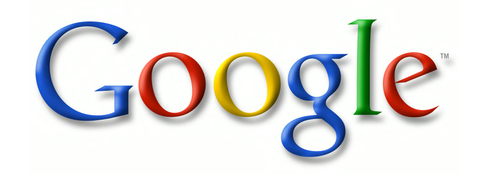
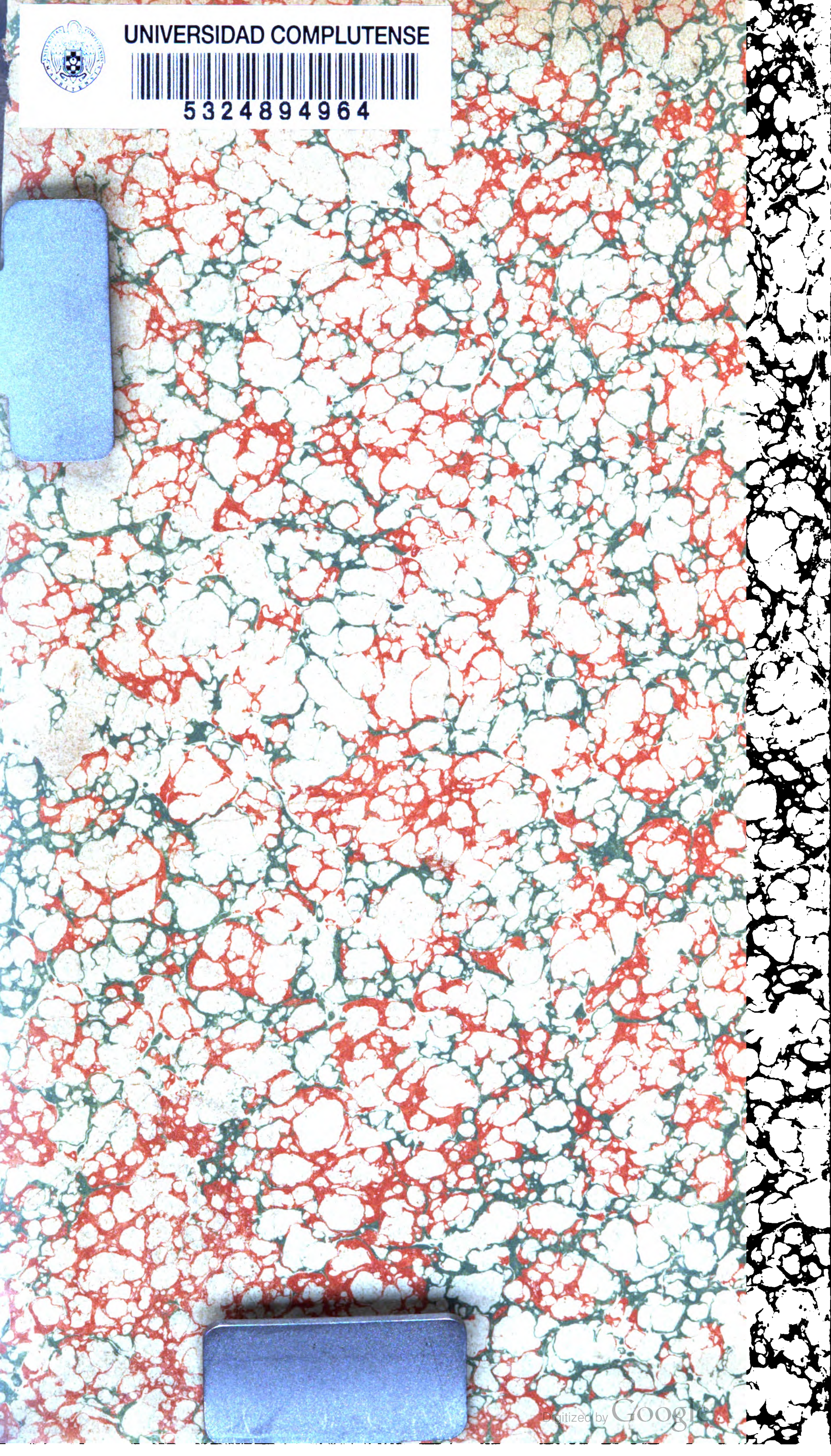
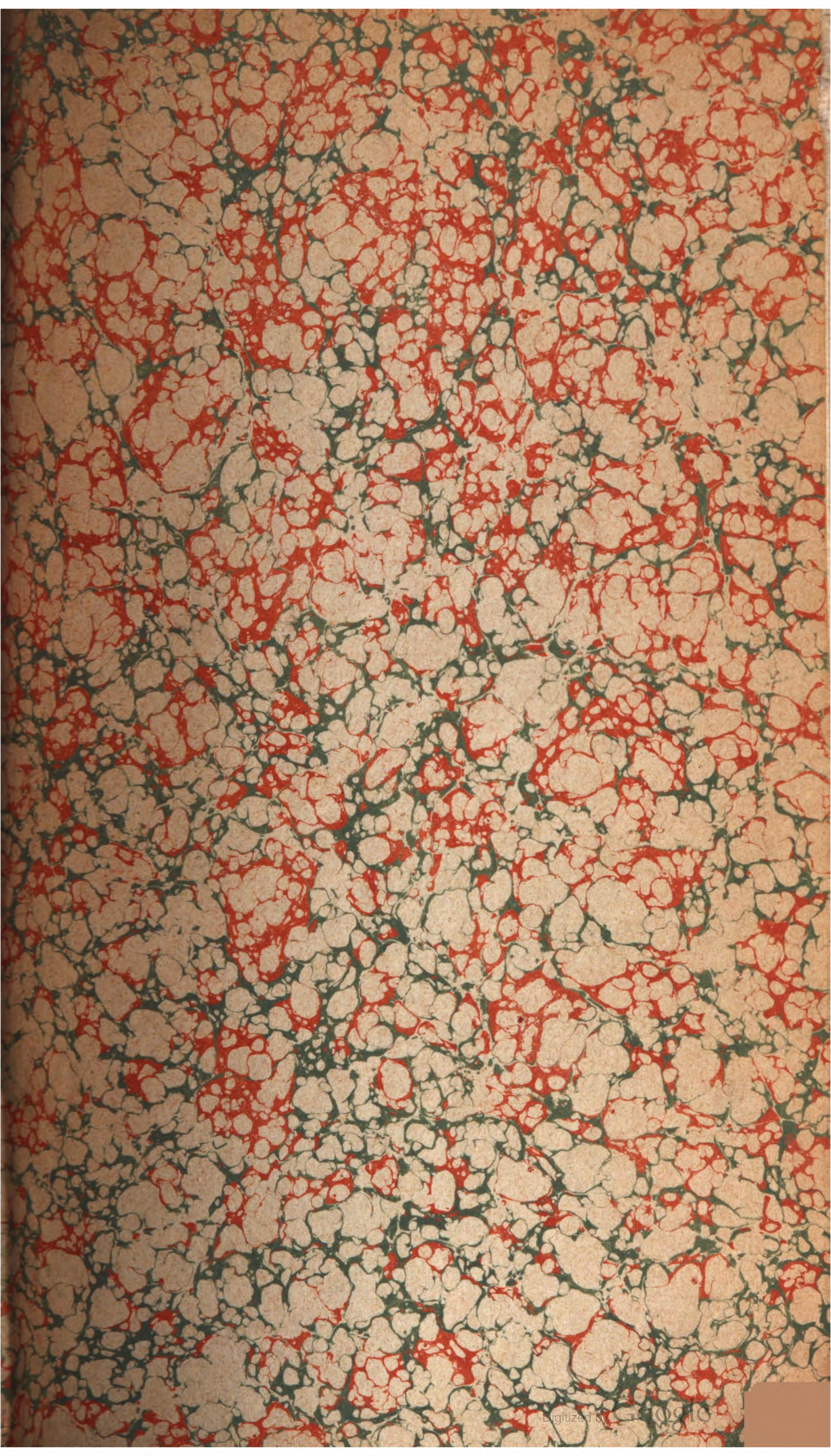






UNIVERSIDAD COMPLUTENSE
5324894964
Digitized by Google



NOUVEAU

RECUEIL GÉNÉRAL

DE

TRAITÉS,

CONVENTIONS ET AUTRES TRANSACTIONS REMARQUABLES,

SERVANT À LA CONNAISSANCE DES RELATIONS

ÉTRANGÈRES DES PUISSANCES ET ÉTATS

DANS LEURS RAPPORTS MUTUELS.

RÉDIGÉ SUR DES COPIES AUTHENTIQUES

PAR

FRÉDÉRIC MURHARD.

Continuation du grand Recueil de feu

M. DE MARTENS.

Tome

Comprenant l'an 1848.

À GOTTINGUE,

À LA LIBRAIRIE DE DIETERICH.

1847.



1.

Correspondance entre l'Empereur de toutes les Russies et le Grand-Seigneur Turc.

I.

Lettre adressée par l'Empereur Nicolas au Sultan ottoman Abdul-Medjid. En date de St. Petersbourg, le 19 (31) *Octobre* 1842.

Au milieu du désordre général que le triomphe de la révolte avait fait naître dans la Servie, j'attachai une haute importance à la résolution sage et prudente que la Porte ottomane se montrerait disposée à adopter pour mettre un terme à un ordre de choses si fâcheux. Les rapports de mon ambassadeur à Constantinople, qui me rendait un compte detaillé des conférences qu'il avait eues avec les ministres de V. H., annonçaient que la Sublime-Porte avait résolu de ne rien précipiter et de s'entendre avec la cour de Russie, conformément aux stipulations des traités sur les moyens propres à retablir l'ordre légal dans la Servie, et pour faire cesser l'injure grave que l'audace des rebelles avait faite aux droits de souveraineté de V. H. et aux droits que des traités solennels ont conférés à la Russie. Applaudissant de la manière la plus vive à une résolution si prudente, j'étais heureux, grand et puissant Empereur, de trouver un autre exemple de la noblesse de sentimens et de la pureté de principes que vous n'avez jamais cessé de manifester durant les relations d'amitié qui nous lient et dont V. H. a donné récemment une preuve si remarquable dans l'affaire du prince de la Walachie. Désirant concourir à l'accomplissement des vues de V. H., j'avais chargé le baron de Lieven de se rendre dans la Servie, pour recueillir des renseignemens sur le véritable état des choses, puis d'aller immédiatement à Constantinople pour soumettre à V. H., comme si c'eût été à moi-même, un rapport consciencieux sur tout ce qu'il aurait vu, et se concerter ensuite avec M. de Boutenieff et les ministres de

$18\frac{42}{48}$ la Porte ottomane, sur l'exécution des mesures qui seraient arrêtées d'un commun accord relativement à la Servie. Mais au moment même où le baron de Lieven allait partir, j'appris que la Porte ottomane avait subitement changé de résolution, et avait confirmé le nouveau souverain choisi par ceux qui avaient eu l'audace de se dire les représentans du peuple servien, et que cette résolution avait été notifiée officiellement à mon ambassadeur par un message du reis-effendi.

Je manquerais à ce que je dois à une amitié loyale et sincère, grand et puissant Empereur, si je vous dissimulais le sentiment profond de peine et d'étonnement qu'une pareille résolution m'a causé. Il m'a été douloureux de voir le Sultan s'écarter de la ligne que les stipulations et les traités les plus formels avaient fixée, de le voir oublier les justes droits d'une puissance qui a toujours rendu des services signalés à l'empire ottoman, au milieu des dangers dont il était environné, et cela pour sanctionner le triomphe de la révolte et ratifier l'élection d'un souverain que des sujets traîtres envers leur prince avaient osé proclamer les armes à la main, en un mot pour donner les plus déplorables encouragemens aux précédens les plus dangereux. Je ne pouvais supposer que V. H. continuerait à supporter l'outrage ainsi fait à son autorité suprême. J'aimai mieux croire qu'il y avait eu quelque méprise, et que V. H., informée des faits, ne manquerait point de révoquer des mesures incompatibles avec la dignité de la couronne.

Dans cette conviction, sans changer ma première détermination, j'envoie de nouveau le baron Lieven dans la Servie, avec ordre de se rendre de là à Constantinople. En même tems je charge mon ministre de vous remettre cette lettre, très illustre Sultan, et de vous exposer franchement mes idées et mes voeux. Si la Porte ottomane a des griefs contre le prince Michel Obrenowitsch, qu'elle établisse la preuve de son crime et le destitue, après avoir délibéré avec la Russie conformément aux traités existans, et donne ensuite à la nation servienne les pouvoirs nécessaires pour procéder à l'électiou d'un autre souverain dans la forme prescrite par le hatti-schériff. Un pareil mode de procéder est le seul régulier, légal et honorable; car il concilie les prérogatives du souverain avec les intérêts des su-

jets et les justes droits d'une puissance amie et voisine, 1842/3
et aucun autre mode ne saurait obtenir mon assentiment.

En ce qui concerne la ligne à suivre par mon gouvernement dans cette triste conjoncture, je declare que jamais je ne traiterai avec la révolte et que je ne reconnaîtrai point l'ordre de choses injuste et illégal qu'elle a créé. C'est d'ailleurs mon dévoir de veiller sur le maintien des traités que j'ai moi-même religieusement observés. Intimement convaincu que je trouverai les mêmes dispositions chez V. H., j'aime à croire que vous apprécierez les sentimens loyaux et sincères qui ont dicté cette lettre et que vous daignerez ordonner aux ministres de la Sublime-Porte, grand et puissant Sultan, de s'entendre avec M. de Boutenieff, pour replacer la question servienne dans un état légal et régulier, et amener ainsi un résultat conforme à nos intentions réciproques. En exprimant à V. H. mes pensées secrètes avec toute la franchise dont les liens qui nous unissent me font un devoir, je vous prie d'agréer l'assuranee de la vive sollicitude que je ne cesserai d'avoir pour tout ce qui intéresse la prospérité de V. H. et la gloire de son règne. Signé: NICOLAS.

II.

Réponse du Sultan à l'Empereur Nicolas. En date de Constantinople, le 30 *Janvier* 1843.

V. M. I. nous informe qu'ayant considéré comme une rébellion les troubles de la Servie, vous n'êtes pas satisfait de cet état de choses si contraire à vos principes; que le changement et l'élection du prince n'ayant pas été faits d'une manière légale et selon les règles établies, et les termes des traités n'ayant pas été observés, vous aviez ordonné au baron Lieven d'aller lui-même sur les lieux pour prendre des informations sur l'état des choses existant; de venir de là à Constantinople après avoir rempli sa mission en Servie pour nous communiquer ses observations, et que vous aviez adressé votre envoyé extraordinaire près la Sublime-Porte pour nous exposer vos vues bienveillantes, nous invitant en même tems à donner les ordres nécessaires à nos ministres pour délibérer sur les moyens de replacer la question sur un terrain légal.

184 2/3 En point de fait, comme tout rassemblement tumultueux, tous desordres, tout espèce de troubles ou de séditions qui peuvent survenir dans un état, doivent engendrer de nombreux inconvéniens, nous ne pouvons qu'apprécier et estimer les opinions sages et les idées éclairées de V. M sur ce chef, d'autant plus que, selon les principes qui règlent nos gouvernemens respectifs, il est de la plus haute importance de mettre tous nos soins à prévenir le retour dans nos états de faits si blâmables. Cependant, dans la question présente, il y a cette différence que la conduite du prince Michel et sa manière d'agir, aussi bien que les plaintes de la nation avaient fait prévoir ces troubles, et que plusieurs fois des conversations à ce sujet avaient eu lieu avec la mission impériale pour terminer cet état de choses. Si les causes de ces troubles et l'état d'oppression de la nation avaient été connus veritablement à V. M. I. comme à nous, il est certain qu'avec l'équité et l'esprit de justice que vous possédez, vous n'auriez pas considéré tout-à-fait cette affaire comme une rebellion, et en cette occasion, vous n'auriez pas regardé la conduite que notre gouvernement s'est vu dans la nécessité d'adopter comme contraire aux principes et aux bons sentimens.

Cependant, comme nous n'avons trouvé que des avantages dans les questions importantes et variées qui ont été réglées de concert avec V. M., nous n'aurions pas usé de précipitation dans la nomination du prince, si nous avions eu le tems de vous consulter à cet égard et de connaître vos vues dans toute leur étendue. Au contraire, les notes de notre gouvernement eussent-elles été de nature à violer les traités, nous aurions préféré, pour ces changemens, décider la question à l'amiable, selon l'opinion de notre gouvernement, et avoir recours, avec une franchise et une sincérité entières et le respect voulu, à la magnanimité de V. M. I. La condition qui consacre la dignité princière une fois enfreinte, la clause du firman qui est une partie du traité devient nulle et non avenue, et la question de l'élection revient aux articles du traité qui dit que la nation a le privilège de choisir elle-même son chef. D'un côté, nous considérant ainsi comme autorisés; de l'autre l'urgence de la question nous pressant, nous nous sommes trouvés forcés de procéder à la nomination du prince, en accep-

tant le choix de la nation. Quoique nous n'eussions pas en ce moment les moyens de consulter l'opinion de V. M. I., rien cependant n'a été négligé pour bien connaître le sentiment et comprendre les vues de votre mission impériale sur ce sujet. 1842

De plus, la conduite violente du prince Michel, son départ de la Servie, l'abandon de son poste et la résolution qu'il avait prise de chercher un asile ailleurs que dans notre forteresse impériale, étaient autant de faits qui nous amenaient à nous soumettre à l'inconvénient d'un changement dans la dignité princière. En admettant que la liberté prise par la nation, de procéder à une élection sans y être autorisée, fut en elle-même un acte de nature à assumer une grande responsabilité, la nation, en demandant l'autorisation du commandant de la forteresse et des commissaires de la Porte, avait au moins mis à couvert cette responsabilité. Quant aux commissaires, ils s'excusent en disant qu'ils n'ont accordé leur autorisation que parce qu'ils craignaient de plus serieuses conséquences en présence des cabales et des intrigues du parti vaincu, de manière que l'élection du nouveau prince a eu lieu jusqu'à un certain point par notre propre autorisation.

Malgré le désir que nous avions de remplir nos devoirs et de soumettre les considérations qui précèdent à V. M. I. en réponse à sa lettre, immediatement après l'avoir reçue, pour dissiper ses doutes et consolider encore les liens d'amitié qui nous unissent, nous avons cependant jugé convenable d'attendre les informations que devait nous donner le baron Lieven. Le baron étant arrivé dans notre capitale, nous avons pris connaissance de toutes les communications et informations qu'il nous a transmises verbalement ou par écrit. Nous l'avons fait venir ainsi que l'ambassadeur de V. M. I., et nous leur avons fait l'accueil le plus gracieux. Les renseignemens que nous a donnés le baron Lieven n'ont pas tout-à-fait coïncidé avec les rapports adressés à notre gouvernement, ni avec les documens que nos commissaires nous avaient adressés.

Les arrangemens préparés par le baron Lieven et l'ambassadeur de V. M. I., relativement à cette question, dans les conférences et entrevues qu'ils ont eues à diverses reprises avec nos ministres d'après nos ordres, sont loin d'être compatibles avec la dignité et les

184$\frac{2}{3}$ droits de notre souveraineté, dont le maintien nous est garanti particulièrement par les traités auxquels V. M. fait elle-même allusion dans sa lettre. En même tems, ces arrangemens nous ont inspiré la crainte de créer quelques nouvelles difficultés, et de donner lieu à l'emploi de mesures violentes. La tranquillité qui règne en ce moment dans la Servie, et l'absence de toutes plaintes de la part de la nation contre notre gouvernement, plaintes qui seules auraient pu motiver l'exercice des droits de V. M., sont la meilleure et la plus irréfragable preuve du respect qui est porté à tout ce qui se rattache aux droits établis. C'est pourquoi, plein de confiance dans la parfaite amitié et les dispositions bienveillantes dont V. M. nous a donné tant de preuves jusqu'à ce jour, nous avons jugé à propos de soumettre à l'appréciation de V. M. le véritable état des choses.

Après avoir communiqué confidentiellement à votre ambassadeur nos opinions sur ce point, nous adressons cette lettre amicale à V. M., et nous espérons que V. M. rendra de son côté justice à notre sincère et fidèle communication. Je compte également sur la continuation de la parfaite confiance qui existe entre les deux gouvernemens, et sur le maintien constant des relations de profonde amitié qui nous unissent et dont la durée sera toujours chère à nos coeurs en toutes circonstances.

2.

Ukase de l'Empereur de Russie adressé au sénat dirigeant, le 8/20 janvier 1843, relatif à la faculté d'entrepôt dans les ports russes.

Les classes commerciales de plusieurs nations, qui sont principalement intéressées dans le commerce avec la Russie, ont exprimé le désir, ainsi qu'il nous en a été donné connaissance par le vice-chancelier et le ministre des finances, que les marchandises importées en Russie puissent, au choix de ceux qui les importent,

être réexportées sans être sujettes au paiement des 1843
droits d'importation;

Dans le but de faciliter le commerce, et ne trouvant pas d'obstacles qui s'opposent à ce qu'on fasse un essai, à cette fin d'établir l'utilité d'une telle mesure, nous ordonnons ce qui suit:

1º Durant trois ans, à partir du 1er mai 1843 jusqu'au 1er mai 1846, il sera permis, dans le port de Saint-Pétersbourg et dans celui de Cronstadt, de même que dans ceux de Riga et d'Archangel, de réexporter, suivant la volonté des propriétaires, dans la limite fixée pour l'emmagasinement des marchandises et le paiement des droits, tous les biens admis en entrée, et qui auront été déposés dans les magasins du gouvernement, à moins que ces denrées ne se trouvent placées sous quelque séquestration légale.

2º A la réexportation des marchandises, elles ne seront sujettes à aucun droit de douane, mais les propriétaires devront supporter tous les frais résultant de l'emmagasinement dans les magasins du gouvernement, à St-Pétersbourg et Riga, d'après la taxe établie pour ces endroits, et à Cronstadt et Archangel, ports pour lesquels il n'a pas été établi de taxe particulière, d'après celle établie à St-Pétersbourg. Il est entendu que les droits de navigation, sur les bâtimens naviguant avec ces marchandises, doivent être perçus d'après la règle générale.

3º A la réexportation des biens, ils ne seront pas soumis à un examen détaillé, à moins que des circonstances particulières ne rendent nécessaire cet examen.

4º Il n'y aura pas de remboursement des droits déjà perçus en faveur des marchandises qui seront réexportées après avoir payé les droits d'importation.

5º Le ministre des finances donnera aux douanes des instructions détaillées, quant aux règles qu'elles doivent observer relativement à la réexportation des marchandises.

Le sénat dirigeant veillera à l'exécution de ces mesures.

Signé: NICOLAS.

3.

Traité de commerce et de navigation du 11 *janvier* 1843, *entre la Russie et la Grande-Bretagne* *).

Au nom de la très-sainte et indivisible trinité.

Sa majesté la reine du royaume uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et sa majesté l'empereur de toutes les Russies, animées du désir d'étendre, d'accroître et de consolider les relations commerciales entre leurs Etats et possessions respectifs, et de procurer par là toutes les facilités et tous les encouragemens possibles à ceux de leurs sujets qui ont part à ces relations; persuadées que rien ne saurait contribuer davantage à l'accomplissement de leurs souhaits mutuels à cet égard, que l'abolition réciproque des droits différentiels et rétorsifs qui actuellement sont exigés et prélevés sur les vaisseaux ou les produits de l'un des deux Etats dans les ports de l'autre, ont nommé leurs plénipotentiaires pour conclure un traité à cet effet, savoir:

Sa majesté la reine du royaume uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, le très-honorable Charles baron Stuart de Rothsay dans l'île de Bute, pair du parlement, membre du conseil privé, chevalier grand'croix du très-honorable ordre du Bain, et de l'antique ordre de la Tour et de l'Epée du Portugal, ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire près sa majesté l'empereur de toutes les Russies;

Et sa majesté l'empereur de toutes les Russies, le sieur Charles Robert, comte de Nesselrode, son conseiller privé actuel, vicechancelier, membre du conseil de l'empire, chevalier des ordres de Russie, et de plusieurs autres; et le sieur Georges comte de Cancrine, général d'infanterie, ministre des finances, membre du conseil de l'empire, chevalier des ordres de Russie, et de plusieurs autres;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, ont arrêté et conclu les articles suivans:

---

*) Les ratifications de ce traité ont été échangées à Londres, le 31 janvier 1843.

Art. 1er. Il y aura réciproquement liberté de navigation et de commerce pour les navires et sujets des deux hautes puissances contractantes dans toutes les parties de leurs Etats respectifs, où la navigation et le commerce sont permis à présent, ou seront permis à l'avenir, aux sujets et navires de quelque autre nation. 1843

2. A dater de l'échange des ratifications du présent traité, les navires anglais qui entreront dans les ports de sa majesté l'empereur de toutes les Russies, ou qui en sortiront, et les bâtimens russes qui entreront dans les ports du royaume uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et dans ceux de toutes les possessions de sa majesté britannique, ou qui en sortiront, ne seront sujets à aucuns droits ou charges, de quelque nature qu'ils soient, autres ni plus élevés que ceux qui sont actuellement ou pourront être par la suite être imposés aux navires indigènes, à leur entrée dans ces ports, ou à leur sortie.

3. En considération de ce que les vaisseaux anglais arrivant directement d'autres pays que ceux appartenant aux hautes parties contractantes, sont admis avec leurs cargaisons dans les ports de l'empire de Russie, sans payer d'autres droits quelconques que ceux que paient les vaisseaux russes; et en considération des avantages que, sous ce rapport, le présent traité accorde nommément au commerce britannique dans le grand-duché de Finlande, il est convenu qu'à dater de l'échange des ratifications du présent traité, les bâtimens russes venant de l'embouchure de la Vistule, du Niemen, ou de tout autre fleuve dans lequel se jette une rivière navigable prenant sa source dans les Etats de sa majesté l'empereur de toutes les Russies, ou traversant lesdits Etats, seront admis avec leurs cargaisons dans les ports du royaume uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et de toutes les possessions de sa majesté britannique, exactement de la même manière que si ces vaisseaux venaient directement de ports russes ou finlandais, avec tous les priviléges et immunités convenus par le présent traité de navigation et de commerce. De la même manière des bâtimens russes expédiés d'un port de la Grande-Bretagne ou des possessions britanniques pour l'embouchure des fleuves susmentionnés, seront traités comme s'ils retournaient vers un port de l'empire de Russie, ou du grand-duché de Finlande.

1843 Il est entendu, toutefois, que ces priviléges ne s'appliqueront aux vaisseaux russes et à leurs cargaisons, par rapport aux places situées à l'embouchure des fleuves susmentionnés, qu'aussi long-temps que les vaisseaux anglais et leurs cargaisons y seront traités, à leur arrivée et à leur départ, sur le même pied que les vaisseaux russes.

4. Toutes les productions du sol, de l'industrie, et de l'art des Etats et des possessions de sa majesté l'empereur de toutes les Russies, y compris lesdites productions dont l'exportation pourra avoir lieu par les fleuves ou rivières mentionnés à l'article précédent, et qui peuvent être importées dans les ports du royaume uni et les possessions de sa majesté britannique; de même que toutes les productions du sol, de l'industrie et de l'art du royaume uni et des possessions de sa majesté britannique, qui peuvent être importées dans les ports de sa majesté l'empereur de toutes les Russies, jouiront réciproquement, à tous égards, des mêmes priviléges et immunités, et pourront être importées et exportées exactement de la même manière sur les navires de l'une comme sur les navires de l'autre des hautes parties contractantes.

5. Tous les objets qui ne sont pas des productions du sol, de l'industrie et de l'art des Etats respectifs ou de leurs possessions, et qui peuvent légalement être importés des ports de sa majesté l'empereur de toutes les Russies, ainsi que de ceux des fleuves et rivières dont il est fait mention à l'article 3, dans les ports du royaume uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et de toutes les possessions de sa majesté britannique, sur des vaisseaux russes, ne seront soumis qu'aux mêmes droits que paieraient ces mêmes objets, s'ils étaient importés sur des vaisseaux anglais.

De même, tous les objets qui ne sont pas des productions du sol, de l'industrie et de l'art des Etats respectifs ou de leurs possessions, et qui peuvent légalement être importés des ports du royaume uni et de toutes les possessions de sa majesté britannique dans les ports de sa majesté l'empereur de toutes les Russies, sur des vaisseaux anglais, ne seront soumis qu'aux mêmes droits que paieraient ces mêmes objets, s'ils étaient importés sur des vaisseaux russes.

Sa majesté britannique accorde par le présent traité

à la navigation et au commerce russes, tous les bénéfi- 1843
ces et priviléges de navigation et au commerce dont jouissent actuellement ou dont pourraient jouir par la suite, soit par les lois existantes et actes du parlement, soit en vertu d'ordres du conseil, ou par traités, les nations les plus favorisées.

6. Toutes les marchandises et objets de commerce qui, d'après les stipulations convenues par le présent traité, ou d'après les règlemens et ordonnances en vigueur dans les pays respectifs, peuvent être légalement importés dans les Etats et les possessions des hautes parties contractantes, ou exportés de ces mêmes Etats ou possessions, soit sous pavillon anglais, soit sous pavillon russe, seront également assujettis aux mêmes droits, qu'ils soient importés par les navires de l'autre Etat ou par les bâtimens nationaux, et il sera accordé, pour toutes les marchandises et objets de commerce dont la sortie des ports des deux Etats est permise, les mêmes primes, remboursemens de droits et avantages, que l'exportation s'en fasse par les navires de l'un ou par ceux de l'autre Etat.

7. Toutes les marchandises et objets de commerce qui seront importés, déposés ou emmagasinés dans les ports des Etats et possessions des hautes parties contractantes, seront soumis, pendant la durée de l'emmagasinage, aux mêmes règlemens, conditions et droits, qu'ils aient été importés sur des navires anglais ou sur des navires russes. De la même manière, la réexportation de ces marchandises ou objets de commerce sera soumise au même traitement et aux mêmes droits, qu'ils soient exportés sur des navires anglais ou sur des navires russes.

8. Il ne sera donné, ni directement, ni indirectement, ni par l'un des deux gouvernemens, ni par aucune compagnie, corporation ou agent agissant en son nom ou sous son autorité, aucune préférence quelconque pour l'achat d'aucune production du sol, de l'industrie ou de l'art de l'un des deux Etats et de ses possessions, importés dans les ports de l'autre, à cause de la nationalité du navire qui aurait transporté cette production, l'intention bien positive des deux parties contractantes étant qu'aucune différence ou distinction quelconque n'ait lieu à cet égard.

9. Quant au commerce à faire par les vaisseaux

1843 russes avec les possessions anglaises dans les Indes-Orientales, sa majesté britannique consent à assurer, à sa majesté l'empereur de toutes les Russies, les mêmes avantages et priviléges dont jouissent ou pourront jouir, en conséquence de tout traité ou acte quelconque du parlement, les sujets ou citoyens de la nation la plus favorisée, soumis aux lois, règles, règlemens et restrictions qui sont ou peuvent devenir applicables aux vaisseaux et aux sujets de tout autre Etat jouissant des mêmes avantages et priviléges pour faire le commerce avec lesdites possessions.

10. Les stipulations du présent traité ne s'appliqueront point au commerce du cabotage entre les ports indigènes d'une des parties contractantes, par les bâtimens à voile ou à vapeur de l'autre, pour ce qui regarde la prise à bord de personnes, de marchandises ou d'objets de commerce, ce genre de transport étant réservé exclusivement aux bâtimens nationaux.

11. Les vaisseaux et sujets des hautes parties contractantes jouiront, par le présent traité, réciproquement de tous les avantages, immunités et priviléges, dans les ports de leurs Etats respectifs et leurs possessions, dont jouissent présentement la navigation et le commerce des nations les plus favorisées; l'objet en étant d'assurer, dans le royaume uni et les possessions britanniques, aux vaisseaux et sujets russes, les avantages pleins et entiers de navigation et de commerce accordés par les lois existantes, règlemens, ordonnances ou par traités, à des puissances étrangères, ou qui pourraient être accordés à l'avenir. Et LL. MM. la reine du royaume uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et l'empereur de toutes les Russies s'engagent réciproquement à n'accorder aucunes faveurs, priviléges ou immunités quelconques, en matière de commerce et de navigation, aux sujets ou citoyens d'aucun autre Etat, qui ne soient en même temps accordés aux sujets de l'autre des hautes parties contractantes, gratuitement, si la concession en faveur de l'autre Etat a été gratuite, ou en donnant, en autant qu'il sera possible de le faire, la même compensation ou le même équivalent, dans le cas où cette concession aura été conditionnelle.

12. Il est entendu que, pour ce qui concerne le commerce et la navigation dans les possessions russes sur la côte nord-ouest de l'Amérique, la convention

conclue à St-Pétersbourg, le 16 février 1825, est 1843
maintenue en vigueur.

13. Tout vaisseau britannique ou russe qui sera forcé, par des tempêtes ou par quelque accident, de se réfugier dans les ports de l'une ou l'autre des hautes parties contractantes, aura la liberté de s'y radouber, de s'y pourvoir de tous les objets qui lui seront nécessaires, et de se remettre en mer, sans payer d'autres droits que ceux de ports et de fanaux, lesquels seront pour lui les mêmes que pour les bâtimens nationaux. Si, cependant, le patron d'un tel navire se trouvait dans la nécessité de se défaire d'une partie de ses marchandises pour subvenir à ses dépenses, il sera tenu de se conformer aux ordonnances et aux tarifs de l'endroit où il aura abordé.

En cas de naufrage arrivé dans un endroit appartenant à l'une ou à l'autre des hautes parties contractantes, non-seulement il sera donné toute sorte d'assistance aux naufragés, mais encore les marchandises et effets *qu'ils* auraient jetés à la mer ou qui auraient été *sauvés*, ne seront point saisis ou retenus sous quelque prétexte que ce soit. Lesdits effets et marchandises seront, au contraire, conservés et rendus, moyennant l'acquittement du même taux de sauvetage, ainsi que des mêmes droits de douane ou autres que paierait en pareil cas un bâtiment national. Dans l'un et l'autre cas de relâche forcée ou de noufrage, les consuls, vice-consuls ou agens commerciaux respectifs, seront autorisés à intervenir pour prêter l'assistance nécessaire à leurs nationaux.

14. Les consuls, vice-consuls ou agens commerciaux de chacune des deux hautes parties contractantes résidant dans les Etats de l'autre, recevront, des autorités locales, toute l'assistance qui pourra légalement leur être accordée, pour la restitution des déserteurs des navires de guerre ou marchands de leurs pays respectifs.

15. Le présent traité restera en vigueur pendant l'espace de dix ans, à dater de l'échange des ratifications et au-delà de ce terme, jusqu'à l'expiration de douze mois après que l'une des hautes parties contractantes aura donné avis à l'autre de son intention d'en faire cesser l'effet, chacune des hautes parties contractantes se réservant le droit de donner un pareil avis à

1843 l'autre à l'expiration des premières neuf années; et il est convenu entre elles qu'à l'échéance de douze mois après que pareil avis de l'une des hautes parties contractantes aura été reçu par l'autre, le présent traité et toutes les stipulations qu'il renferme cesseront d'être obligatoires pour les deux parties.

16. Le présent traité sera ratifié, et les ratifications en seront échangées à Londres, à l'expiration d'un mois, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs l'ont gné, et y ont apposé les sceaux de leurs armes.

Fait à Saint-Pétersbourg, le 11 janvier/30 décembre, l'an de grâce 1843/1842.

(L. S.) STUART DE ROTHSAY. (L. S.) NESSELRODE.
(L. S.) CANCRINE.

ARTICLES SÉPARÉS.

Art. 1. Les relations commerciales de la Russie avec les royaumes de Suède et de Norwége étant réglées par des stipulations spéciales, qui pourront être renouvelées dans la suite sans que lesdites stipulations soient liées aux règlemens existans pour le commerce étranger en général, les deux hautes parties contractantes voulant écarter de leurs relations commerciales toute espèce d'équivoque ou de motif de discussion, sont tombées d'accord que ces stipulations spéciales, accordées au commerce de la Suède et de la Norwège en considération d'avantages équivalens accordés (dans ces pays) au commerce du grandduché de Finlande, ne pourront dans aucun cas, être invoquées en faveur des relations de commerce et de navigation sanctionnées entre les deux hautes parties contractantes par le présent traité.

Art. 2. Il est entendu de même que ne seront point censés déroger au principe de réciprocité, qui est la base du traité de ce jour les franchises immunités et privilèges mentionnés ci-après, savoir:

1°. La franchise dont jouissent les vaisseaux construits en Russie et appartenant à des sujets russes lesquels, pendant les premiers trois années, sont exempts des droits de navigation.

2do. Les exemptions de la même nature accordées dans les ports russes de la mer Noire, de celle d'Azoff et du Danube, aux bâtimens turcs venant des ports de

l'empire ottoman situés sur la mer Noire et ne jaugeant pas au-delà de quatre-vingts lastes. 1843

3° La faculté accordée aux habitans de la côte de gouvernement d'Archangel d'importer en franchise ou moyennant des droits modérés dans les ports dudit gouvernement, du poisson sec ou salé, ainsi que certaines espèces de fourrures et d'en exporter de la même manière des blés, cordes et cordages, du goudron et du ravéndouc.

4to. Le privilège de la compagnie russe-américaine.

5to. Celui des compagnies de Lubeck et du Havre pour la navigation du vapeur. Enfin

6to. Les immunités accordées en Russie à différentes compagnies anglaises, dites „Yacht-Clubs."

Les présens articles séparés auront la même force et valeur que s'ils étaient insérés, mot à mot, dans le traité de ce jour. Ils seront ratifiés et les ratifications en seront échangées en même temps.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs les ont signés et y ont apposé les sceaux de leurs armes. Fait à Saint-Petersbourg, le 11 Janvier (30 décembre l'an de grâce 1842) 1843.

(L. S.) Stuart de Rothsay. (L. S.) Nesselrode.
(L. S.) Cancrine.

4.

Convention ultérieure entre les Etats-Unis de l'Amérique septentrionale et la République de Mexique sur l'exécution de la convention du 11 Avril 1839. Conclue et signée à Mexico, le 13 Janvier 1843.

Publication officielle faite à Washington.

(Acts and Resolutions passed at the first Session of the 28 Congress of the United States. Published by authority. Washington, 1844. Appendix p. 140 sqq.)

By the President of the United States of America.

A Proclamation.

Whereas, a Convention further to provide for the

1843 payment of awards in favor of claimants under the Convention between the United States and the Mexican Republic, of the 11th April, 1839, was concluded and signed in the city of Mexico on the thirtieth day of January last, which Convention, being in the English and Spanish languages, is word for word, as follows:

Convention further to provide for the payment of awards in favor of claimants under the Convention between the United States and the Mexican Republic of the 11th April, 1839.

Whereas, by the Convention between the United States and the Mexican Republic, of the 11th April, 1839, it is stipulated that, if it should not be convenient to the Mexican Government to pay at once the sums found to be due to the claimants under that Convention- that Government shall be at liberty to issue Treasury notes in satisfaction of those sums; and whereas, the Government of Mexico is anxious to comply with the terms of said Convention, and to say those awards in full, but finds it inconvenient either to pay them in money or to issue the said Treasury notes; The President of the United States has, for the purpose of carrying into full effect the intentions of the parties, conferred full powers on Waddy Thompson, Envoy Extraordinary and Minister

Convencion para mejor asegurar el pago de los fallos en favor de los reclamantes en virtud del convenio entre la Republica Mexicana y los Estados Unidos de 11 de Abril, de 1839.

Por cuanto por el convenio entre la Republica Mexicana y los Estados Unidos de 11 de Abril, de 1839 está estipulado que si no le fuere comodo al Gobierno Mexicano satisfacer al contado las cantidades que resultare dendor á virtud de esa Convencion el mismo tendrá la facultad de emitir libranzas de Tesoreria en pago de esas cantidades y por cuanto el Gobierno de Mexico deseoso de cumplir con las condiciones de dicho convenio y á pagar estos fallos en su monto total se encuentra que no le convenieno ó pagarlos en dinero ó emitir dichas libraucas: El Presidente de la Republica Mexicana con objeto de llevar á pleno efecto las intenciones de ambas partes, ha conferido plenos poderes á los Escelentisimos Señores D, José Maria de Bocanegra

of the United States to the Mexican Government, and the President of the Mexican Republic has conferred full powers on their Excellencies, José Maria de Bocanegra, Minister of Forreign Relations, and Manuel Eduardo de Gorostiza, Minister of finance. And the said plenipotentiaries, after having exchanged their full powers, found to be in due form, have agreed to and concluded the following articles:

Art. I. On the 30th day of *April*, 1843, the *Mexican* Government shall pay all the interest which may then be due on the awards in favor of claimants under the Convention of the 11th of April, 1839, in gold or silver money, in the city of Mexico.

Art. II. The principal of the said awards and the interest accruing thereon, shall be paid in five years, in equal instalments every three months, the said term of five years to commence on the 30th day of April, 1843, aforesaid.

Art. III. The payments aforesaid shall be made in the city of Mexico to such person as the United States may authorize to rec-

Ministro de Relaciones exteriores y Gobernacion, y Don Manuel Eduardo de Gorostiza, Ministro de Hacienda; y el Presidente de los Estados Unidos al Honorable Señor Waddy Thompson, Enviado Extraordinary y Ministro Plenipotenciaro de dichos Estados cerca del Gobierno de Mexico. Y dichos plenipotenciarios, despuesde haber cambiado sus plenos poderes y en — contrado-los en debida forma, han convenido y concluido los articulos siguientes; 1843

Art. I. En el dia 30 de Abril, de 1843, el Gobierno Mexicano pagará todo el interes que entonces estuviere vencido sobre los fallos en favor de los reclamantes á virtud del convenio del 11 de Abril, de 1839, en moneda de oro ó en plata en la ciudad de Mexico.

Art. II. El principal de dichos fallos y el interes, que se vaya venciendo sobre ellos, se pagará en cinco años, en pagos iguales de cada tres meses, dicho termino de cinco años comenzará el dia 30 de Abril, de 1843, como está dicho.

Art. III. Los pagos arriba indicados se harán en la ciudad de Mexico á la persona que los Estados Unidos autorizen á recibir-

1843 cive them, in gold or silver money. But no circulation, export, nor other duties shall be charged threon- and the Mexican Government takes the risk, charges, and expenses of the transportation of the money to the city of Vera Cruz.

Art. IV. The Mexican Government hereby solemnly pledges the proceeds of direct taxes of the Mexican Republic for the payment of the instalments and interest aforesaid, but it is understood that whilst no other fund is thus specifically hypothecated, the Government of the United States, by accepting this pledge, does not incur any obligation to look for payment of those instalments and interest to that fund alone.

Art. V. As this new arrangement which is entered into for the accommodation of Mexico, will involve additional charges of freight, commission, etc., the Government of Mexico hereby agrees to add two and a half per centum on each of the aforesaid payments on account of said charges.

Art. VI. A new Convention shall be entered

los en oro ó en plata. Pero no se pagará sobre estas cantidades derecho de circulacion, de exportacion ú otra clase une fuera sobre el mismo. Y el Gobierno Mexicano tomará sobre si el riesgo, cargos y gastos de transportacion del dinero hasta la ciudad de Vera Cruz.

Art. IV. El Gobierno Mexicano por este articulo hypoteca solemnemente los productos de contribuciones directas de la República Mexicana para el pago de las cantidades señalades, y su interes; pero se entiende que si bien no so hipoteca ningun otro fondo especialmente, no por esto el Gobierno de los Estados Unidos con aceptar esta hypoteca, contrae ninguna obligacion de limitarse para el pago de estos dividendos y su interes solamente á este fondo.

Art. V. Como este nueva arreglo que se adopta para la comodidad de Mexico, ha de occasionar cargos addicionales de fletes, comisiones, etc. etc., el Gobierno de Mexico se comprometo por la presente á aumentar en un dos y medio por ciento, cada uno de dichos pagos á causa de los gastos arriba mencionados.

Art. VI. Se celebrará una nueva Convencion para

into for the settlement of all claims of the Government and citizens of the United States against the Republic of Mexico, which were not finally decided by the late commission which met in the city of Washington, and of all claims of the Government and citizens of Mexico against the United States.

Art. VII. The ratifications of this Convention shall be exchanged at Washington within three months after the date thereof, provided it shall arrive at Washington before the adjournment of the present session of Congress — and if not, then within one month after the meeting of the next Congress of the United States.

In faith whereof, we, the plenipotentiaries of the United States of America and of the Mexican Republic, have signed and sealed these presents.

Done at the city of Mexico on the thirtieth day of January, in the year of our Lord one thousand eight hundred and forty-three, and in the sixty-seventh year of the Independence of the United States of America, and in the twenty third year

el arreglo de todas las reclamaciones del Gobierno y ciudadanos de los Estados Unidos contra la Republica Mexicana que no fueron decididas por la última comision que se reunió en la ciudad de Washington, y de todas las reclamaciones del Gobierno Mexicano y sus ciudadanos contra los Estados Unidos. 1843

Art. VII. Esta Convencion se ratificará y las ratificaciones serán cangeadas en Washington dentro de tres meses contados desde su fecha, siempre que se reciba en Washington antes del termino del la actual sesion del Congress, y en caso contrario las ratificaciones serán cangeadas dentro de un mes despues de la reunion del procsimo Congreso de los Estados Unidos.

En fé de lo cual nosotros los plenipotenciarios de la Republica Mexicana y de los Estados de America, hemos firmado y sellado el presente.

Fecho en la ciudad de Mexico el dia trienta de Enero del año de mil ochocientos cuarenta y tres, vigesimo tercero de la Independencia de la Republica Mexicana y sexagesimo septimo de la de los Estados Unidos de America.

1843 of that of the Mexican Republic.

(L. S.) Waddy Thompson.	(L. S.) I. Ma de Bocanegra.
(L. S.) I. Ma de Bocanegra.	(L. S.) M. E. de Gorostiza.
(L. S.) M. E. de Gorostiza.	(L. S.) Waddy Thompson.

And whereas the said Convention has been duly ratified on both parts, and the respective ratifications of the same were exchanged at Washington on the twenty-ninth day of March, one thousand eight hundred and forty-three. by Daniel Webster, Secretary of State of the United States, and Juan N. Almonte, Brigadier General of the Mexican Republic, and its Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary to the Government of the United States on the part of their respective Governments:

Now, therefore, be it known, that I, John Tyler, President of the United States of America, have caused the said Convention to be made public, to the end that the same, and every clause and article thereof, may be observed and fulfilled with good faith by the United States and the citizens thereof.

In witness whereof, I have hereunto set my hand, and caused the seal of the United States to be affixed.

Done at the city of Washington, this thirtieth day of March, in the year of our Lord one thousand eight hundred and forty-three, and of the Independence of United States, the sixty-seventh.

(L. S.) John Tyler.

By the President:

Daniel Webster, Secretary of State.

5.

Convention entre la France et la Grande-Bretagne, pour l'extradition réciproque des malfaiteurs. Signée et conclue à Londres, le 13 Février 1843.

Sa Majesté le Roi des Français et Sa Majesté la Reine du royaume uni de la Grande-Bretagne et d'Ir-

lande, ayant jugé convenable, en vue d'une meilleure 1843
administration de la justice et pour prévenir les crimes dans leurs territoires et juridictions respectives, que les individus accusés des crimes ci-après énumérés, et qui se seraient soustraits par la fuite aux poursuites de la justice, fussent, dans certaines circonstances, réciproquement extradés;

Leursdites majestés ont nommé pour leurs plénipotentiaires, à l'effet de conclure dans ce but une convention, savoir:

Sa majesté le roi des Français, le sieur *Louis de Beaupoil*, comte *de Sainte-Aulaire*, pair de France, grand officier de l'ordre royal de la Légion-d'Honneur, grand-croix de l'ordre de Léopold de Belgique, son ambassadeur extraordinaire près sa majesté britannique;

Et sa majesté la reine du royaume-uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, le très-honorable *George*, comte *de Aberdeen*, vicomte *Gordon*, vicomte *Formartine*, lord *Haddo*, *Methlick*, *Tarvis* et *Kellie*, pair du royaume-uni, conseiller de sa majesté en son conseil privé, chevalier du très-ancien et très-noble ordre du Chardon, et principal secrétaire d'Etat de sa majesté pour les affaires étrangères;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, ont arrêté et conclu les articles suivans:

Art. 1er. Il est convenu que les hautes parties contractantes, sur les réquisitions faites, en leur nom, par l'intermédiaire de leurs agens diplomatiques respectifs, seront tenues de livrer en justice les individus qui, accusés des crimes de meurtre (y compris les crimes qualifiés dans le Code pénal français d'assassinat, de parricide, d'infanticide et d'empoisonnement), ou de tentative de meurtre, ou de faux, ou de banqueroute frauduleuse, commis dans la juridiction de la partie requérante, chercheront un asile ou seront rencontrés dans les territoires de l'autre, pourvu que cela n'ait lieu que dans le cas où l'existence du crime sera constatée, de telle manière que les lois du pays où le fugitif ou l'individu ainsi accusé sera rencontré justifieraient sa détention et sa mise en jugement, si le crime y avait été commis.

En conséquence, l'extradition ne sera effectuée, de la part du Gouvernement français, que sur l'avis du garde des sceaux, ministre de la justice, et après pro-

1843 duction d'un mandat d'arrêt ou autre acte judiciaire équivalent, émané d'un juge ou d'une autorité compétente de la Grande-Bretagne, énonçant clairement les faits dont le fugitif se sera rendu coupable; et elle ne sera effectuée, de la part du Gouvernement britannique, que sur le rapport d'un juge ou magistrat commis à l'effet d'entendre le fugitif sur les faits mis à sa charge par le mandat d'arrêt ou autre acte judiciaire équivalent, émané d'un juge ou magistrat compétent en France, et énonçant également d'une manière précise lesdits faits.

2. Les frais de toute détention et extradition opérées en vertu de l'article précédent seront supportés et payés par le Gouvernement au nom duquel la réquisition aura été faite.

3. Les dispositions de la présente convention ne s'appliqueront en aucune manière aux crimes de meurtre, de faux ou de banqueroute frauduleuse, commis antérieurement à sa date.

4. La présente convention sera en vigueur jusqu'au 1er janvier 1844; après cette époque, l'une des hautes parties contractantes pourra déclarer à l'autre son intention de la faire cesser; et elle cessera, en effet, à l'expiration des six mois qui suivront cette déclaration.

5. La présente convention sera ratifiée, et les ratifications seront échangées à Londres, à l'expiration de trois semaines à partir de sa date, ou plus tôt, si faire se peut (1).

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Londres, le 13 février, l'an de grâce 1843.

(L. S.) Sainte-Aulaire.

(L. S.) Aberdeen.

1843

6.

Arrangement verbal conclu le 15 Février 1843 à Paris entre le ministre des affaires étrangères de la France et le ministre résident des villes libres et anséatiques, au sujet de l'éxemption des droits de navigation en cas de relâche forcée *).

Le gouvernement de Sa Maj. le roi des Français et le gouvernement des villes anséatiques de Lubeck, de Brême et de Hambourg, voulant assurer dans leurs ports, aux navires des deux pays, l'exemption de tous droits de navigation et de port, en cas de relâche forcée, le soussigné ministre secrétaire d'Etat au département des affaires étrangères est autorisé par le roi à faire la déclaration suivante (1):

A partir du 1er mars prochain, tout navire de commerce anséatique entrant en relâche forcée dans un des ports du royaume, y sera, à charge de réciprocité, exempté de tout droit de port ou de navigation perçu ou à percevoir au profit de l'Etat, si les causes qui ont nécessité la relâche sont réelles et évidentes, pourvu qu'il ne se livre dans le port de relâche à aucune opération de commerce en chargeant ou déchargeant des marchandises; bien entendu, toutefois, que les déchargemens ou les rechargemens, motivés par l'obligation de réparer le navire, son avitaillement et le transbordement de la cargaison, en cas de nécessité, ne seront point considérés comme opérations de commerce, donnant ouverture au paiement des droits, et pourvu que le navire ne prolonge pas son séjour dans le port au-delà tu temps nécessaire, d'après les causes qui auront donné lieu à la relâche.

En foi de quoi le soussigné, ministre secrétaire d'Etat au département des affaires étrangères, a signé la présente déclaration pour l'échanger contre une décla-

*) La déclaration du ministre résident des villes de Lübeck, Hambourg et Brème à Paris ne diffère pas de celle du ministre français des affaires étrangères que par le changement des noms et des titres.

1843 ration semblable de M. le ministre des villes libres et anséatiques, en date du 6 du courant.

Fait à Paris, le 15 février 1843.

Circulaire de l'administration des Douanes en France, relative à l'arrangement conclu avec les villes anséatiques ci-dessus. En date de Paris, le 24 février 1843.

Le Gouvernement du roi vient d'échanger, avec le ministre des villes Anséatiques, des déclarations officielles qui stipulent l'immunité réciproque des taxes de navigation, dans le cas de relâche forcée.

Cet arrangement est exécutoire à partir du 1er mars prochain. En conséquence, tout navire quelconque du commerce des villes libres et Anséatiques de Lubeck, Brême et Hambourg, qui, à compter de cette époque, entrera en relâche forcée dans un port de France, y sera exempté de tous droits de navigation perçus ou à percevoir au profit de l'Etat, si les causes qui auront nécessité cette relâche sont réelles et évidentes, et pourvu qu'il ne se livre à aucune opération de commerce. Toutefois les déchargemens et rechargemens motivés par l'obligation de réparer le navire, son avitaillement et le transbordement de la cargaison en cas de nécessité, ne seront point considérés comme opération de commerce, pourvû que le bâtiment ne prolonge pas son séjour dans le port au-delà du temps jugé nécessaire, d'après les causes qui auront donné lieu à la relâche.

J'invite les directeurs de douanes à donner des ordres conformes à ces dispositions et à les porter à la connaissance du commerce.

Le directeur de l'administration.

TH. GRETERIN.

7.

Traité de commerce et de navigation entre les Pays-Bas et la Grèce. Conclu à Athènes, le $\frac{10}{22}$ février 1843.

(Les ratifications de ce traité ont été échangées à Athènes le $\frac{15}{27}$ Juin 1843, et le texte en est reproduit d'après un arrêté royal donné à la Haye, le 17 Août 1843).

Sa Maj. le roi des Pays-Bas, d'une part, et sa Maj.

le roi de la Grèce, d'autre part, également animés du 1843
désir d'affermir et d'étendre autant que possible les relations d'amitié, de commerce et de navigation entre leurs deux Etats et leurs sujets respectifs en Europe, et jugeant que ce but commun ne saurait être mieux atteint qu'en concluant un traité de commerce et de navigation, basé sur les principes d'une juste réciprocité, ont nommé à cet effet leurs plénipotentiaires, savoir:

Sa Maj. le roi des Pays-Bas, le sieur Théodore Jean Travers, chevalier de l'ordre du Lion-Néerlandais et de celui de Dannebrog 3me classe, son chargé d'affaires et consul-général en Grèce et Sa Maj. le roi de la Grèce, le Sieur Pierre Delyanni, son conseiller au département de sa maison royale et des relations extérieures, decoré des insignes des chevaliers du nombre de l'ordre distingué de Charles III. d'Espagne, commandeur de l'ordre du Mérite civil de Saxe, chevalier de l'ordre de l'Etoile polaire de Suède et de l'ordre du Christ de Portugal, officier de l'ordre de Léopold de Belgique, chevalier de l'ordre de la Couronne-de-Fer d'Autriche et de celui de l'Aigle-Rouge de Prusse, troisième classe;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivans:

Art. 1er. Il y aura liberté réciproque de commerce et de navigation entre les pays et les sujets de sa majesté le roi des Pays-Bas en Europe et ceux de sa majesté le roi de la Grèce.

Art. 2. Les sujets de sa majesté le roi des Pays-Bas et ceux de sa majesté le roi de la Grèce pourront réciproquement séjourner dans les ports, mouillages, rades, villes, villages et autres endroits des deux royaumes, y trafiquer et y posséder, soit à titre de bail, soit en toute propriété, des habitations et autre immeubles nécessaires à leur négoce.

Ils jouiront de la sûreté la plus parfaite pour leurs personnes et leurs biens, et ne seront assujétis à d'autres ou de plus forts droits, taxes, charges ou frais quelconques, sous quelque dénomination qu'ils soient indiqués ou compris, que ceux payés dans les mêmes lieux par les sujets de la nation la plus favorisée.

Pareillement les sujets de l'une des hautes parties contractantes jouiront, dans l'autre royaume, en ma-

1843 tière de commerce et de navigation, et à raison de leur industrie, des mêmes priviléges, libertés, faveurs, exemptions et franchises qui sont ou seront accordés aux sujets de la nation la plus favorisée.

Dans le cas où, sous ces rapports et ceux mentionnés dans l'article 11 du présent traité, à l'égard desquels est stipulé le traitement à l'égal de la nation la plus favorisée, ce traitement coïnciderait, chez l'une des hautes parties contractantes, avec celui à l'égal des nationaux, c'est-à-dire qu'il n'y aurait réellement chez elle aucune difference entre le traitement des nations étrangères les plus favorisées et celui des nationaux, tandis que chez l'autre des hautes parties contractantes ce cas n'existerait pas, celle-ci ne pourrait prétendre, aussi long-temps que cet état de choses existerait, qu'à ce que ses sujets soient traités, sous cesdits rapports, dans le territoire de l'autre, à l'égal de la nation qui serait la plus favorisée, parmi celles qui n'accorderaient pas à cette dernière le traitement des nationaux.

Art. 3. Il est réciproquement convenu que le cabotage, tant maritime que fluvial, demeure réservé au pavillon national des Etats respectifs.

Art. 4. Les navires néerlandais, de quelque lieu qu'ils viennent, qui entreront, sur leur lest ou chargés, dans les ports du royaume de la Grèce, ou qui en sortiront, et réciproquement les navires grecs, de quelque lieu qu'ils viennent, qui entreront, sur leur lest ou chargés, dans les ports du royaume des Pays-Bas en Europe, ou qui en sortiront, seront traités sur le pied des nationaux, en ce qui concerne les droits de tonnage, de pavillon, de port, d'ancrage, de pilotage, de remorque, de balise, d'écluse, de canal, de quarantaine, d'entrepôt ou autre charge de quelque nature que ce soit, prélevés au nom ou au profit du gouvernement, de fonctionnaires publics, communautés ou établissemens quelconque.

Art. 5. Seront complètement affranchis du droit de tonnage et d'expédition dans les pays respectifs:

1°. Les navires qui, entrés sur lest, de quelque lieu que ce soit, en ressortiront sur lest;

2°. Les navires qui, passant d'un port de l'un des deux Etats dans un ou plusieurs ports des mêmes Etats, soit pour y déposer tout ou partie de leur cargaison,

soit pour y composer ou compléter leur chargement, 1843
justifieront avoir déjà acquitté ces droits;

3°. Les navires qui, entrés avec chargement dans un port, soit volontairement, soit en relâche forcée, en sortiront sans avoir fait aucune opération de commerce.

Ne seront pas considérés, en cas de relâche forcée, comme opération de commerce, de débarquement et le rechargement des marchandises pour la réparation du navire, le transbordement sur un autre navire en cas d'innavigabilité du premier, les dépenses nécessaires au ravitaillement des équipages et la vente des marchandises avariées, lorsque l'administration des douanes en aura donné l'autorisation.

Art. 6. Tous articles de commerce, quelle qu'en soit l'origine, importés directement, sur des navires grecs, d'un port du royaume de la Grèce dans un port du royaume des Pays-Bas en Europe, et réciproquement ceux importés directement, sur des navires néerlandais, d'un port du royaume des Pais-Bas en Europe dans un port du royaume de la Gréce, ainsi que tous articles de commerce, sans distinction d'origine, exportés directement des ports du royaume des Pays-Bas en Europe, sur des navires grecs, pour les ports du royaume de la Grèce, ou directement de ces derniers, sur des navires néerlandais, pour les ports du royaume des Pays-Bas en Europe, ne paieront dans ces ports respectifs d'autres ni de plus hauts droits que ceux qui seraient dus en cas d'importation, d'exportation ou de transit des mêmes article à bord de navires nationaux.

Art. 7. En conséquence, les primes, remboursemens des droits ou autres faveurs de ce genre, dont jouirait dans les Etats de l'une des hautes parties contractantes l'importation ou l'exportation sur des navires nationaux, seront pareillement accordées à l'importation ou à l'exportation sur des navires de l'autre partie contractante, pourvu que l'importation ou l'exportation aient lieu directement entre les ports des deux pays.

Les faveurs mentionnées ci-dessus, ainsi qu'à l'article 6, ne seront accordées que pour autant qu'il soit prouvé, dans l'un et l'autre cas, que les marchandises ont réellement été embarquées dans les ports où les navires ont respectivement reçu leur expédition.

Art. 8. Sont exceptés des dispositions des art. 6 et 7 ci-dessus, les différentes branches de la pêche na-

1843 tionale et le commerce du sel, à l'égard desquels chacune des hautes parties contractantes se réserve la faculté d'accorder des faveurs spéciales et des priviléges exclusifs, sans que les sujets de l'autre partie puissent y prétendre.

Art. 9. Les produits du sol et de l'industrie de la Grèce jouiront, à leur importation dans les colonies néerlandaises, de tous les avantages et faveurs qui sont actuellement, ou qui seraient par la suite, accordés aux produits du sol et de l'industrie de toute autre nation européenne la plus favorisée.

Et en général, les bâtimens grecs arrivant dans les colonies de sa majesté le roi des Pays-Bas, sur lest ou avec chargement, de tout port quelconque, y seront traités comme ceux de toute autre nation européenne la plus favorisée dans les mêmes cas.

Art. 10. Chacune des hautes parties contractantes s'oblige à n'accorder, en matière de commerce, de douane et de navigation, ni faveur, ni priviléges, ni franchises aux sujets de quelque autre Etat qui ne seront pas également et dans le même temps étendus aux sujets de l'autre partie contractante, et ce gratuitement si la concession au profit de cet autre Etat est gratuite, ou moyennant compensation ou équivalent, aussi exact que possible, si la concession est conditionelle.

Art. 11. Il ne sera perçu aucun droit autre que ceux que paient ou paieront les nations étrangères les plus favorisées, sur toutes marchandises, quelle que soit leur origine, importées dans les entrepôts de l'un des deux royaumes, par les navires de l'autre, en attendant leur réexportation ou leur mise en consommation.

Art. 12. L'intention des hautes parties contractantes étant, sauf l'exception mentionnée dans l'article 8, de n'admettre entre les navires de leurs Etats respectifs, à raison de leur nationalité, aucune distinction dans l'achat des produits nationaux ou autres articles de commerce, il ne sera accordé, sous ce rapport, ni directement ni indirectement, aucun privilége ni préférence aux importations sur les navires nationaux, par l'une ou l'autre partie contractante, par aucune société, corporation, ni agent agissant en leur nom ou sous leur autorité.

Art. 13. La nationalité des bâtimens sera admise, de part et d'autre, d'après les lois et règlemens parti-

culiers à chaque pays, au moyen des titres délivrés 1843
par les autorités compétentes aux capitaines, patrons et bateliers.

Art. 14. Dans les Etats de l'une des hautes parties contractantes, les produits du sol ou de l'industrie de ceux de l'autre partie ne seront frappés de droits d'importation autres, ni plus élevés, que ceux que les mêmes articles, provenant d'autres pays, paient actuellement ou paieront par la suite. Le même principe sera réciproquement observé à l'égard de l'exportation, et il ne sera fait non plus aucune défense d'importation ou d'exportation relativement à quelques produits du sol et de l'industrie des deux pays, qui ne s'étendrait pas en même temps aux pareils produits de toute autre nation.

Art. 15. Les sujets des hautes parties contractantes pourront, dans toute l'étendue des royaumes respectifs, disposer librement de leurs biens et propriétés, par vente, échange, donation et testament, ou de toute autre manière licite; ils jouiront, sous ces différens rapports, des mêmes priviléges et libertés que les nationaux; ils pourront aussi transférer leurs propriétés d'un pays dans l'autre, sans être assujettis, dans ces cas ou circonstances, à des retenues ou à des impositions autres, ou plus fortes, que celles établies ou à établir sur les nationaux.

Art. 16. Les sujets de l'une des hautes parties contractantes, abordant avec leurs navires sur les côtes du pays de l'autre partie, sans avoir la volonté d'entrer dans un port, ou, après y être rentrés, sans avoir l'intention d'y décharger partie de la cargaison, auront la liberté de repartir et de poursuivre leur voyage, sans payer pour le navire et la cargaison d'autres droits que ceux de pilotage, de quaiage, de balise et de fanal, autant que ces droits soient exigés aussi des navires nationaux, dans les mêmes cas; bien entendu qu'ils se conformeront toujours aux règlemens et dispositions établis ou à établir également pour les navires nationaux, concernant le commerce et les endroits ou ports où il est permis d'entrer; qu'en outre ils seront assujettis à toutes les mesures de précaution nécessaires pour prévenir tout commerce illicite, durant le séjour des navires dans leur ressort.

Dans le cas où le capitaine ou propriétaire désire-

1843 rait opérer un déchargement partiel, il aura la liberté de l'effectuer, et pourra repartir sans empêchement avec le surplus, sans payer d'autres droits, accises ou contributions quelconques, que pour ce qui regarde les marchandises déchargées, qui seront indiquées et rayées sur le manifeste, lequel devra être présenté à cet effet, dans son entier, aux employés des droits d'entrée et de sortie du lieu de débarquement.

Si la cargaison d'un même navire se trouve destinée à être déchargée dans différens ports de l'un des deux Etats, les droits dus pour le navire devront être payés au lieu de la première arrivée, et aucun droit de navire ne sera exigé dans les autres ports, que pour autant que les navires nationaux s'y trouvent soumis aussi, dans les mêmes circonstances.

Art. 17. Les consuls-généraux, consuls, vice-consuls et agens consulaires des Pays-Bas dans les ports et villes marchandes de la Grèce, déjà nommés ou à nommer par la suite, et réciproquement les consuls-généraux, consuls, vice-consuls et agens consulaires de la Grèce dans les ports et villes marchandes des Pays-Bas en Europe, déjà nommés ou à nommer par la suite, seront réciproquement traités sur le pied de ceux de la nation la plus favorisée, et jouiront en outre de tous les droits, priviléges, protection et assistance usités, et dont ils ont besoin pour l'exercice convenable de leur charge, même à l'égard des déserteurs des navires de leurs pays, tant bâtimens de guerre que bâtimens marchands.

Art. 18. En cas de naufrage ou de dommage de mer, chacune des hautes parties contractantes procurera aux navires de l'autre, soit bâtimens de guerre, soit bâtimens marchands, les mêmes secours et assistance qui seraient donnés, en pareils cas, à ses propres navires.

Les navires échoués ou partie d'iceux, de même tout ce qui appartient à l'armement et l'avitaillement, comme tous les objets et marchandises qui auront été sauvés, ou bien les sommes qui en seront provenues en cas de vente, seront fidèlement rendus et mis à la disposition des propriétaires ou leurs fondés de pouvoirs, dûment autorisés.

Dans le cas que les propriétaires, ou leurs fondés de pouvoirs, ne se trouveraient pas sur les lieux, lesdits objets et marchandises, ou les sommes provenues

de leur vente, comme aussi tous les papiers trouvés à bord des navires ou bâtimens naufragés, seront délivrés au consul néerlandais ou grec, dans le ressort duquel le naufrage aura eu lieu. Lesdits consuls, propriétaires ou fondés de pouvoirs ne paieront d'autres frais, que ceux qui auront été faits pour sauver les effets, et en sus le droit de sauvetage, qui aurait dû être payé en cas de naufrage d'un bâtiment national. Les marchandises et autres objets ne seront soumis à aucun droit, à moins qu'ils ne soient déclarés pour la consommation du pays. 1843

Art. 19. Les hautes parties contractantes sont convenues de ne point souffrir de pirates dans les ports, baies et ancrages de leurs royaumes respectifs, et d'appliquer l'entière séverité des lois à tous individus connus comme pirates, et à toute personne résidant dans leurs Etats, qui seraient convaincus de connivence ou de complicité avec eux. Tous les navires et cargaisons appartenant à des sujets des hautes parties contractantes, pris par les pirates et conduits dans leurs ports respectifs, seront rendus à leurs propriétaires ou fondés de pouvoirs, dûment autorisés, et cette restitution aura lieu quand même l'objet réclamé se trouverait dans les mains d'un tiers, pourvu qu'il soit prouvé que le possesseur savait ou pouvait savoir que l'objet provenait de piraterie.

Art. 20. Si l'une des hautes parties contractantes était en guerre avec quelque puissance, nation ou Etat, il sera libre aux sujets de l'autre de continuer leur commerce et navigation avec les mêmes Etats, excepté avec les villes ou ports de ces Etats qui seraient effectivement bloqués ou assiégés par mer ou par terre. Mais le commerce des articles généralement considérés comme contrebande de guerre, ne sera permis dans aucun de ces cas susmentionnés.

Art. 21. Le présent traité sera en vigueur pendant neuf ans, à compter du jour de l'échange des ratifications, et au-delà de ce terme, jusqu'à l'expiration de douze mois après que l'une des hautes parties contractantes aura annoncé à l'autre son intention d'en faire cesser les effets.

Art. 22. Les ratifications du présent traité seront échangées à Athènes, dans les six mois de la signature ou plus tôt, si faire se peut.

1843 En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Athènes, le 10-22 février de l'an de notre Seigneur mil huit cent quarante-trois.

(L. S.) THEODORE-JEAN TRAVERS.
(L. S.) PIERRE DELYANNI.

8.

*Traité d'amitié et d'alliance, fait ce 22e jour de février 1843, entre Joseph J. Roberts, gouverneur de la république de Liberia en Afrique d'une part, et Yando, principal roi du pays des Golahs, et autres rois et chefs du même pays, d'autre part *).*

Considérant qu'il importe beaucoup au bien-être et aux intérêts des citoyens de la république de Liberia,

---

*) Le Bureau de colonisation à Boston fait les remarques suivans sur ce traité:

1° La ville du roi Yando est sur ou près de la rivière Saint-Paul, à 80 ou 100 milles environ de Monrovia, et conséquemment à peu près à moitié du chemin du Niger, d'après les cartes d'Arrowsmith et de Macqueen. A l'ouest du pays des Golahs, entre ce pays et la colonie, se trouvent les tribus de Boporo, et à l'est les Mandingues, qui s'étendent au-delà du Niger. La question de savoir si ce traité ouvrira au commerce la primière voie sûre vers les eaux supérieures de cette grande et mystérieuse rivière, dépend du caractère et des intentions des Mandingues, intentions qu'on ne connaît pas encore jusqu'à présent, mais qu'on espère être favorables;

2° Un semblable traité avait été conclu en 1840 avec Balla-Sada, le principal chef des Golahs, et Gogomina de Boporo. En janvier, Balla-Sada informa le gouverneur que Gogomina avait pris et fait mourir six de ses jeunes garçons, et demanda la permission de lui faire la guerre. Le gouverneur l'invita à attendre que l'affaire pût être examinée. Il fit savoir aussi à Gogomina qu'une conférence était nécessaire, et qu'il fallait que justice fût faite. La conséquence de ceci fut que Gogomina rendit les jeunes garçons, qui étaient encore vivans, et que la guerre n'eut pas lieu; Balla-Sada s'était employé activement pour déterminer cette visite du gouverneur au pays des Golahs;

3° Ce traité prouve que la colonie exerce snr les tribus environnantes une salutaire influence. Par cet acte, les Golahs se

et des naturels du pays, représentés dans ce traité par 1843 leurs rois et leurs chefs, qu'il existe une bonne intelligence mutuelle et que leurs rapports soient d'une na-

mettant sous le contrôle de la colonie; et ils renoncent formellement à recourir à leur gré aux moyens violens. Leur seul motif pour consentir à cette abdication partielle de leur indépendance, est la conviction qu'elle n'a d'autre objet que leur bien. Quoique la colonie soit encore loin peut-être de ce qu'elle devrait être, elle s'est fait parmi ses voisins, qui l'observent depuis vingt ans, une telle réputation d'intelligence supérieure, de justice, de bon gouvernement, qu'ils croient améliorer leur condition en se plaçant sous son contrôle;

4° L'épreuve qui consiste à faire avaler une décoction de bois de sassy et d'autres poisons, est une des plus déplorables coutumes religieuses de ce pays barbare. Elle est imposée, selon le bon plaisir des chefs, aux individus accusés de crimes, sous le prétexte qu'elle ne fera aucun mal aux innocens; mais les choses sont disposées de manière à faire périr tous ceux dont les chefs veulent se débarrasser. Les Golahs ont pris l'engagement de renoncer à cette pratique, ainsi qu'à la traite des esclaves;

5° Des traités du même genre avaient été précédemment conclus avec une trentaine de rois, dont les sujets ont été diversement évalués, en masse, à 30, 50, ou 60 mille. On ne connait pas le nombre des Golahs; il peut être de six à huit mille. Quelques-uns de ces traités remontent à une vingtaine d'années; en sorte que les naturels ont eu le temps d'en connaître les effets et qu'ils ont pu décider, en connaissance de cause, si ces effets étaient utiles ou préjudiciables;

6° Quand ce traité fut conclu, le révérend M. Chase, missionnaire méthodiste, fit des dispositions pour ouvrir une école dans la ville d'Yando. C'est ce que plusieurs des Golahs désiraient depuis long-temps. Ainsi, les lettres et le christianisme, pénètrent dans le coeur de l'Afrique. Les missions ne sont pas ici aussi puissantes par le nombre, le savoir ou les ressources pécuniaires que celles des îles Sandwich; mais elles avancent graduellement vers un résultat semblable. Il y a près d'un siècle que les Moraves commencèrent sur cette côte leurs travaux de missions. Ils firent, avec la persévérance qui les caractérisait, bien des tentatives, quatorze suivant un auteur, seize selon d'autres, mais toutes sans succès. Aucune mission n'a jamais pu se maintenir, sur toute cette côte, sans la protection d'une colonie: le seul essai de ce genre qui n'ait pas échoué est celui qui a été commencé, il y a peu de mois, par les missionnaires du bureau américain, à la rivière Gabon, à plus de 1,000 milles du cap des Palmes, en descendant la côte;

7° La colonie a exercé cette bonne influence lorsqu'elle était encore dans son enfance, faiblement soutenue par sa mère-patrie, l'Amérique, et par conséquent ayant encore dans son organisation beaucoup de vices, qu'un appui plus libéral lui permettrait de faire disparaître. Avec cet appui plus libéral, elle exercerait une influence plus étendue et encore plus salutaire.

1843 ture amicale, ce qui devra contribuer à établir la paix entre les différentes fractions des Golahs, ainsi qu'entre eux et les tribus environnantes;

Il est convenu en conséquence, ce 22e jour de février 1843, par et entre les parties susnommées, que tous sujets de différends, de quelque nature que ce soit, entre les Libériens et les Golahs, seront portés devant le gouverneur de la république, et que tous différends entre les naturels, qui n'auront pu être arrangés à l'amiable par le roi et ses chefs, seront pareillement soumis au gouverneur; et que toutes querelles qui viendraient à s'élever entre quelques-uns des rois et chefs des Golahs et d'autres tribus, et qui n'auront pu être arrangées par et entre eux par les voies amiables, seront pareillement portées devant le gouverneur, qui sommera la partie opposée aux Golahs de comparaître devant lui, afin de s'expliquer avec la partie adverse, et d'arranger l'objet du différend; et dans le cas où ladite partie opposée aux Golahs ne comparaîtrait pas, ou refuserait de se soumettre à l'arbitrage du gouverneur, alors le gouverneur prêtera assistance à la partie qui se sera adressée à lui. Et il est entendu que les voies seront ouvertes, de part et d'autre, au commerce, ainsi qu'aux voyageurs, et que les naturels de l'intérieur ne seront point empêchés de faire leur commerce avec la colonie en traversant le pays des Golahs, et que les citoyens de la colonie ne seront point molestés lorsqu'ils voyageront paisiblement à travers ledit pays.

Les chefs et rois, etc., avec lesquels est fait le présent traité, s'engagent à bannir à toujours de leur pays la traite des noirs, Les peines attachées à la vente des esclaves seront les mêmes que celles fixées par les lois de la colonie, le délinquant ayant droit au jugement par jurés, etc.

Lesdits chefs et rois, etc., s'engagent également à bannir à toujours le jugement ou épreuve par le bois de *sassy*, ou toutes autres substances empoisonnées; les peines, en cas de contravention, seront les mêmes que celles fixées par les lois de la colonie pour le meurtre et l'homicide, selon la nature du cas.

Les points ci-dessus étant convenus et bien entendus entre les parties, et les dispositions pour la paix et les relations pacifiques et amicales étant mutuelles,

les soussignés ont, ce jour, souscrit respectivement le présent acte, en foi dudit accord. 1843

Signé: J.-J. Roberts;
Yando, roi (sa marque);
Buah-Buah (sa marque);
Balla-Sada (sa marque).

9.

Note du Ministre plénipotentiaire des Pays-Bas résidant à Berlin adressée au Ministre des affaires étrangères de la Prusse, en faisant communication du traité de commerce et de navigation conclu entre la Hollande et la Belgique le 5 Novembre 1842. En date de Berlin, le 23 Février 1843.

(Allgemeine Zeitung vom 9 März 1843.)

Ich erhielt die Weisung zur Kenntniss Ew. Exc. zu bringen, dass bei Gelegenheit der Eröffnung der Schifffahrt zwischen Rhein und Schelde auf den niederländischen Binnengewässern, in Folge des Vertrags d. d. Haag den 5 Nov. v. J. und zugleich der vorläufigen Anordnungen von unserer Seite in diesem Betreff, die Regierung der Niederlande zur Schifffahrt auf den gedachten Binnengewässern auch die Fahrzeuge und ihre Ladungen zulässt, welche ihr Recht zur Schifffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen beweisen, und dass diese Zulassung auf demselben Fusse statthaben soll, wie es in Bezug auf die niederländischen und belgischen Fahrzeuge festgesetzt ist. Indem ich mich beeile diese Anordnungen zur Kenntniss Ihrer Regierung zu bringen, glaube ich mir schmeicheln zu dürfen dass der preussische Hof sie mit Genugthuung vernehmen und darin einen neuen Beweis der liberalen Ideen der niederländischen Regierung finden werde, sowohl was den Handel und die Schifffahrt im allgemeinen als besonders

1843 ihren Wunsch betrifft die Handelsbeziehungen mit den Uferstaaten des Rheins und seiner Nebenflüsse zu unterhalten und zu beleben (vivifier). Ich habe etc. Berlin 23. Februar 1843. (Gez.) Schimmelpennink van der Oye.

10.

Ordre en conseil de la Grande Bretagne du 24 février 1843, relatif au commerce de la Chine.

En la cour tenue au palais de Buckingham, le 24 février 1843, sa très-excellente majesté la reine, étant présente au conseil,

Considérant qu'aux termes d'un acte, adopté dans la session du Parlement qui s'est tenue sous les troisième et quatrième années du règne du feu roi Guillaume IV, et dont le titre est: *Acte pour règler le commerce avec la Chine et l'Inde*, il a été arrêté, entre autres dispositions, qu'il serait facultatif à sa majesté de rendre des ordres ou de délivrer des commissions, selon que sa majesté ou son conseil le jugerait convenable pour donner aux surintendans mentionnés dans ledit acte, tous pouvoir et autorité sur le commerce des sujets de S. M. dans tous les Etats soumis à l'empereur de la Chine, ainsi que pour faire et pour publier des règlemens ou avis relatifs audit commerce, et à la conduite des sujets de S. M. dans lesdits Etats, et pour déterminer les amendes, saisies et emprisonnement dont seraient punies les infractions de ces règlemens ou arrêtés, dans la forme et de la manière qui seraient réglées par lesdits ordres en conseil,

En conséquence, sa majesté en conseil a pour bon de l'avis de son conseil intime, de défendre, et par les présentes elle défend à ses sujets de visiter, dans le but d'y faire le commerce d'entrepôt dans les Etats de l'empire de la Chine, d'autres ports que ceux de Canton, Emoui, Fou-chou-Fou, Ningpo et Shang-hoi, ou ceux qui seraient occupés par les forces de sa majesté, et sa majesté veut bien ordonner que ceux de ses sujets qui enfreindraient ou violeraient cette règle, seront, lorsqu'ils en auront été déclarés coupables par une des

cours d'enregistrement et de vice-amirauté, passibles, 1843
pour chacune de ces infractions ou violations, d'une amende qui ne dépassera pas 100 liv. st., ou d'un emprisonnement dont le terme n'excédera pas trois mois, selon le jugement de la cour dans lequel ils auront été convaincus du délit, et sa majesté veut bien en outre ordonner que toutes les procédures qui seraient faites en vertu du présent ordre, soient, autant que les circonstances le permettront, conformes à la législation anglaise.

Et le très-honorable lord d'Aberdeen, et le très-honorable lord Stanley, deux des principaux secrétaires d'état de sa majesté, les lords conseillers de la trésorerie de sa majesté, et le conseiller chargé de remplir la charge de lord grand-amiral, prendront les mesures nécessaires pour l'exécution du présent ordre, dans les limites de leurs attributions.

Signé: WM L. BATHURST.

11.

Correspondance entre le Ministre plénipotentiaire de la Grande Bretagne résidant à Washington et le Sécretaire d'état americain, concernant le Texas. En date du 26 Février et 13 Avril 1843.

I.

Note remise par Sir R. Pakenham Envoyé d'Angleterre à Mr. Upshur, Secrétaire d'état d'Amérique. En date de Washington le 26 Février 1843.

Sir, — In compliance with your request to that effect, I have the honour herewith to transmit to you a copy of the despatch from her Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs, which I had the honour to read to you on Saturday last. I have the honour to be, with high consideration,

Your obedient servant, R. PAKENHAM.

Foreign-office, Dec. 26, 1842.

1843 Sir, — As much agitation appears to have prevailed of late in the United States relative to the designs which Great Britain is supposed to entertain with regard to the Republic of Texas, her Majesty's government deem it expedient to take measures for stopping at once the misrepresentations which have been circulated, and the errors into which the government of the United States seems to have fallen on the subject of the policy of Great Britain with respect to Texas. That policy is clear and simple, and may be stated in a few words. Great Britain has recognised the independence of Texas, and having done so, she is desirous of seeing that independence finally and formally established, especially by Mexico. But this desire does not arise from any motive of ambition or of self-interest, beyond that interest, at least, which attaches to the general extension of our commercial dealings with other countries. We are convinced that the recognition of Texas by Mexico must conduce to the benefit of both these countries; and, as we take an interest in the well being of both, and in their steady advance in power and wealth, we have put ourselves forward in pressing the government of Mexico to acknowledge Texas as independent. But in thus acting we have no occult design, either with reference to any peculiar interest which we might seek to establish in Mexico or in Texas, or even with reference to the slavery which now exists, and which we desire to see abolished in Texas. With regard to the latter point, it must be and is well known both to the United States and to the whole world that Great Britain desires, and is constantly exerting herself to procure, the general abolition of slavery throughout the world. But the means which she has adopted, and will continue to adopt, for this humane and virtuous purpose, are open and undisguised. She will do nothing secretly or underhand. She desires that her motives may be generally understood, and her acts seen by all. With regard to Texas, we avow that we wish to see slavery abolished there, as elsewhere, and we should rejoice if the recognition of that country by the Mexican government should be accompanied by an engagement on the part of Texas to abolish slavery eventually, and under proper conditions, throughout the republic. But although we earnestly desire and feel it

to be our duty to promote such a consummation, we 1843
shall not interfere unduly, or with an improper assumption of authority, with either party, in order to insure the adoption of such a course. We shall counsel, but we shall not seek to compel, or unduly control, either party. So far as Great Britain is concerned, provided other States act with equal forbearance, those governments will be fully at liberty to make their own unfettered arrangements with each other, both in regard to the abolition of slavery and in all other points. Great Britain, moreover, does not desire to establish in Texas, whether partially dependent on Mexico, or entirely independent (which latter alternative we consider in every respect preferable), any dominant influence. She only desires to share her influence equally with all other nations. Her objects are purely commercial, and she has no thought or intention of seeking to act, directly or indirectly, in a political sense, on the United States through Texas. The British government, as the United States well know, have never sought in any way to *stir up disaffection* or excitement of any kind in the *slave-holding* States of the American Union. Much as we should wish to see those States placed on the firm and solid footing which we conscientiously believe is to be attained by the general freedom alone, we have never in our treatment of them made any difference between the slave-holding and free States of the Union. All are in our eyes entitled, as componant members of the Union, to equal political respect, favour, and forbearance on our part. To that wise and just policy I shall continue to adhere, and the governments of the slave-holding States may rest assured that, although we shall not desist from those open and honest efforts which we have constantly made for procuring the abolition of slavery throughout the world, we shall neither openly nor secretly resort to any measures which can tend to disturb their internal tranquillity, or thereby to affect the prosperity of the American Union. You will communicate this despatch to the United States Secretary of State, and, if he should desire it, you will leave a copy of it with him. I am, etc.,

Aberdeen.

1843 II.

Réponse de M. Calhoun, Secrétaire d'état d'Amérique à la note précédente de Sir R. Pakenham. En date de Washington, le 13 Avril 1843.

The undersigned, Secretary of State of the United States, has laid before the President the note of the Right Hon. Mr. Pakenham, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of her Britannic Majesty, addressed to this department on the 26th of February last, together with the accompanying copy of a despatch of her Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs to Mr. Pakenham. In reply, the undersigned is directed to inform the Right Hon. Mr. Pakenham, that while he regards with pleasure the disavowal of Lord Aberdeen of any intention on the part of her Majesty's Government "to resort to any mesures, either openly or secretly, which can tend to disturb the tranquillity of the slave-holding States, and thereby affect the tranquillity of this Union," he at the same time regards with deep concern the avowal for the first time made to this government "that Great Britain desires, and is constantly exerting herself to procure, the general abolition of slavery throughout the world." So long as Great Britain confined her policy to the abolition of slavery in her own possessions and colonies, no other country had a right to complain. It belonged to her exclusively to determine, according to her own views of policy, whether it should be done or not. But when she goes beyond, and avows it as her settled policy, and the object of her constant exertions, to abolish it throughout the world, she makes it the duty of all other countries, whose safety or prosperity may be endangered by her line of policy, to adopt such measures as they may deem necessary for their protection. It is with still deeper concern the President of the United States regards the avowal of Lord Aberdeen, of the desire of Great Britain to see slavery abolished in Texas; and, as he infers, is endeavouring, through her diplomacy, to accomplish it, by making the abolition of slavery one of the conditions on which Mexico should acknowledge her independence. It has confirmed his previous impressions as to the policy of Great Britain

in reference to Texas, and made it his duty to examine, 1843
with much care and solicitude, what would be its effects on the prosperity and safety of the United States, should she succeed in her endeavours. The investigation has resulted in the settled conviction that it would be difficult for Texas, in her actual condition, to resist what she desires, without supposing the influence and exertions of Great Britain would be extended beyond the limits assigned by Lord Aberdeen, and that, if Texas could not resist the consummation of the object of her desire, would endanger both the safety and prosperity of the Union. Under this conviction, it is felt to be the imperious duty of the federal government, the common representative and protector of the States of the Union, to adopt, in self-defence, the most effectual measures to defeat it.

This is not the proper occasion to state at large the grounds of this conviction. It is sufficient to say, that the consummation of the avowed object of her wishes, in reference to Texas, would be followed by hostile feelings and relations between that country and the United States, which could not fail to place her under the influence and control of Great Britain; that, from the geographical position of Texas, would expose the weakest and most vulnerable portion of our frontier to inroads, and place in the power of Great Britain the most efficient means of effecting in the neighbouring States of this Union what she avows to be her desire to do in all countries where slavery exists. To hazard consequences which would be so dangerous to the prosperity and safety of this Union, without resorting to the most effective measures to prevent them, would be, on the part of the federal government, an abandonment of the most solemn obligation imposed by the guarantee which the States, in adopting the constitution, entered into to protect each other against whatever might endanger their safety, whether from without or within. Acting in obedience to this obligation, on which our federal system of government rests, the President directs me to inform you that a treaty has been concluded between the United States and Texas for the annexation of the latter to the former, as a part of its territory, which will be submittel without delay to the Senate for its approval. This step has been taken as

1843 the most effectual, if not the only, means of guarding against the threatened danger, and securing their permanent peace and welfare. It is well known that Texas has long desired to be annexed to this Union; that her people, at the time of the adoption of her constitution, expressed by an almost unanimous vote her desire to that effect; and that she has never ceased to desire it, as the most certain mode of promoting her safety and prosperity. The United States have heretofore declined to meet her wishes, but the time has now arrived when they can no longer refuse, consistently with their own security and peace, and the sacred obligation imposed by their constitutional compact for mutual defence and protection. Nor are they in any way responsible for the circumstances imposing this obligation. They had no agency in bringing about the state of things which has terminated in the separation of Texas from Mexico. They are equally without responsibility for that state of things already adverted to as the immediate cause of imposing on them, in self-defence, the obligation of adopting the measure they have. They remained passive, so long as the policy on the part of Great Britain, which has led to its adoption, had no immediate bearing on their peace and safety. While they conceded to Great Britain the right of adopting whatever policy she might deem best, in reference to the African race, within her own possessions, they, on their part, claim the same right for themselves. The policy she has adopted in reference to the portion of that race in her dominions may be humane and wise; but it does not follow, if it proves so with her, that it would be so in reference to the United States and other countries whose situation differs from hers. But whether it would be or not, it belongs to each to judge and determine for itself. With us it is a question to be decided, not by the federal government, but by each member of this union for itself. A large number of the States have decided that it is neither wise nor humane to change the relation which has existed from their first settlement between the two races; while others, where the African is less numerous, have adopted the opposite policy. It belongs not to the government to question whether the former have decided wisely or not; and if it did, the under-

igned would not regard this as the proper occasion to 1843
discuss the subject. He does not, however, deem it irrelevant to state that, if the experience of more than half a century is to decide, it would be neither humane nor wise in them to change their policy. The census, as well as several other authentic documents, show that, in all instances in which the States have changed the former relation between the two races, the condition of the African, instead of being improved, has become worse. They have been invariably sunk into vice and pauperism, accompanied by the bodily ad mental inflictions incident thereto — deafness, blindness, insanity, and idiotcy, to a degree without example; while, in all other States which have retained the ancient relation between them, they have improved greatly in every respect — in number, comfort, intelligence, and morals; as the following facts, taken from such sources, will serve to illustrate: —

The number of deaf and dumb, blind, and idiots, and insane, of the negroes in the States that have changed the ancient relation between the races, is one out of every ninetysix; while in the States adhering to it, it is one out of every six hundred and seventy-two — that is, seven to one in favour of the latter as compared with the former. The number of whites, deaf and dumb, blinds, idiots, and insane, in the States that have changed the relation, is one in every five hundred and sixty-one; being nearly six to one against the free blacks in the same States. The number of *negroes* who are deaf and dumb, blind, idiots, and insane, paupers, and in prison, in the States that have changed, is one out of every six; and in the States that have not, one out of every one hundred and fifty-four, or twenty-two to one against the former, as compared with the latter. Taking the two extremes of north and south, in the State of Maine the number of negroes returned as deaf and dumb, blind, insane, and idiots, by the census of 1840, is one out of every twelve; and in Florida, by the same returns is one out of every 1105, or 92 to one in favour of the slaves of Florida as compared with the free blacks of Maine.

In addition it deserves to be remarked, that in Massachusetts, where the change in the ancient relation of the two races was first made (now more than 60

1843 years since), where the greatest zeal has been exhibited in their behalf, and where their number is comparatively few (but little more than 8,000 in a population of 730,000), the condition of the African is among the most wretched. By the latest authentic accounts there was one out of every 21 of the black population in jails or houses of correction; and one out of every 13 was either deaf and dumb, blind, idiot, insane, or in prison. On the other hand, the census, and other authentic sources of information, establish the fact that the condition of the African race throughout all the States where the ancient relation between the two has been retained, enjoys a degree of health and comfort which may well compare with that of the labouring population in any country in Christendom; and it may be added, that in no other condition, or in any other age or country, has the negro race ever attained so high an elevation in morals, intelligence, or civilisation. If such be the wretched condition of the race in their changed condition, where their number is comparatively few, and where so much interest is manifested for their improvement, what would it be in those States where the two races are nearly equal in numbers, and where in consequence would necessarily spring up mutual fear, jealousy, and hatred between them? It may in truth be assumed as a maxim that two races differing so greatly and in so many respects cannot possibly exist together in the same country, where their numbers are nearly equal, without the one being subjected to the other. Experience has proved that the existing relation, in which the one is subjected to the other in the slave-holding States, is consistent with the peace and safety of both, with great improvement to the inferior; while the same experience proves that the relation which it is the desire and object of Great Britain to substitute in its stead, in this and all other countries, under the plausible name of the abolition of slavery, would (if it did not destroy the inferior by conflicts to which it would lead) reduce it to the extremes of vice and wretchedness. In this view of the subject, it may be asserted that what is called slavery is in reality a political institution essential to the peace, safety, and prosperity of those States of the Union in which it exists.

The undersigned avails himself of this occasion to

renew to the right hon. Mr. Pakenham the assurance 1843
of his distinguished consideration.

J. C. Calhoun.

12.

Note sur les affaires de la Grèce adressée par le cabinet de St. Petersbourg au gouvernement grec et Réponse de celui-ci.

(Observateur grec.)

I.

Depêche du Comte de Nesselrode envoyée à M. de Catacazy, Ministre plénipotentiaire de Russie près Sa Maj. hellénique.

St-Pétersbourg, le 23 février (7 mars) 1843.

Monsieur,

J'ai reçu et soumis à S. M. l'Empereur les rapports que V. Exc. m'a fait l'honneur de m'adresser depuis le numéro 58 jusqu'au numéro 62 inclusivement.

Ces rapports nous informent de la démarche que le cabinet d'Athènes a faite simultanément auprès des trois cours garantes de l'emprunt grec, à l'effet:

1. De leur annoncer qu'il est dans l'impossibilité de payer les intérêts dûs au semestre du 1er mars de l'année courante;

2. De leur proposer d'assurer ce service au moyen d'un nouvel emprunt contracté au nom de la Grèce sous la garantie des trois puissances.

Je ne saurais vous cacher, monsieur, la pénible surprise qu'une proposition de cette nature a nécessairement causée à S. M. l'Empereur. Notre auguste maître s'y attendait d'autant moins que les termes du traité de Londres du 7 mai 1832, qui a fondé l'existence politique de la Grèce, sont explicites au sujet du paiement des intérêts dont il s'agit. „Le souverain et l'état grec" y est-il dit à l'art. 12, paragraphe 6, etc., etc., etc. Ces termes, monsieur, sont clairs et positifs. Il suffit, ce me semble, de les citer textuellement pour faire

1843 pressentir le jugement que l'Empereur a porté sur la proposition d'un emprunt additionnel destiné à acquitter des intérêts dont le paiement régulier et intégral doit précéder (le gouvernement grec s'y est engagé solennellement) toute autre dépense pour les besoins de l'état, quelle qu'en soit la dénomination,

En examinant la proposition telle que le cabinet d'Athènes vient de la communiquer à V. Exc., elle se présente à nos yeux sous un double point de vue; car elle ne se rapporte pas au *présent* seulement, elle contient une question *d'avenir*, dont les trois cours auront a s'occuper sérieusement dans leur propre intérêt comme dans celui de la Grèce.

Quant au *présent*, l'Empereur s'est empressé de remplir l'obligation que lui impose sa garantie, et je viens de prescrire en conséquence à notre chargé d'affaires à Paris, d'autoriser la maison Rothschild à avancer au gouvernement grec, pour le compte de la Russie, les fonds nécessaires pour couvrir le service du semestre échu au 1er mars 1843, n. s., et nommément le montant de fr. 605,987, formant, les frais des banquiers y compris, la quote-part des intérêts qui tombent à la charge de notre garantie. La maison Rothschild aura fait cette avance sous condition d'être remboursée dans l'espace de trois mois, en y ajoutant les nouveaux intérêts provenant du chef de cette avance. Quant à *l'avenir*, les considerations les plus graves se rattachent à l'aveu officiel que le cabinet d'Athènes vient de faire de sa pénurie et de son insolvabilité. Cet aveu fera assumer aux trois puissances protectrices de la Grèce le devoir de peser et de concerter ensemble dans leur sagesse l'adoption de moyens efficaces pour prévenir la ruine successive et finalement peut-être la banqueroute d'une administration qui se déclare hors d'état de faire face à un engagement que le traité de Londres a placé pour elle en première ligne.

Ainsi, nous le disons avec regret, dix années n'ont pas suffi pour assurer le développement progressif des ressources du nouveau royaume; et cependant durant ce long espace de tems, l'appui des trois cours n'a pas manqué un instant à la Grèce. Les conjonctures au dehors lui ont été constamment propices; rien n'est venu troubler les conditions favorables dans lesquelles la Grèce n'a cessé de se trouver vis-a-vis de l'Europe

entière. Que faut-il conclure, monsieur, de ce qui pré- 1843
cède? Que le mal que nous avons à rechercher n'a pas sa source à l'extérieur, mais dans la marche vicieuse que le gouvernement grec suit malheureusement lui-même, dans les erremens qu'il a adoptés pour son administration intérieure. Les communications que M. Riso a faites à V. Exc. sur le budget de l'année courante, n'ont pu que nous confirmer dans cette conviction. Nous y observons des chiffres beaucoup trop élevés pour les dépenses, dont l'opportunité est loin de nous être demontrée.

Le ministère de la guerre, par exemple, y figure seul pour plus d'un tiers des revenus de l'état. Comment allier une dépense aussi exorbitante avec l'existence paisible de la Grèce, qui, placée sous la sauve-garde et la protection de toutes les puissances, n'aurait besoin au fond que d'un mince contingent de troupes dans l'unique but de maintenir l'ordre et la tranquillité? Ce n'est pas ici l'endroit de nous appesantir sur les réductions à opérer dans cette branche du service public comme dans plusieurs autres. Mais nous ne saurions laisser ignorer au gouvernement grec que nous nous réservons d'en faire l'objet d'un examen et d'une entente avec les cours de Londres et de Paris; car, malgré la répugnance que nous éprouvons à nous mêler des affaires intérieures de la Grèce, nous serons forcés de convenir d'un commun accord avec ces deux puissances, des mesures propres à nous procurer les garanties que nous sommes en droit de réclamer du gouvernement grec, pour qu'il reste en demeure de remplir les obligations que lui impose le traité de Londres. Si le cabinet d'Athènes veut donc détourner les conséquences qu'une démarche aussi décisive peut entraîner pour lui, qu'il se hâte de revenir sur ses pas, et qu'il introduise de son libre gré, dans son administration, des économies de nature à retablir l'équilibre si desirable entre sa recette et sa dépense. En attendant, notre auguste maître charge V. Exc. de déclarer au gouvernement grec en réponse à ses recentes communications;

Que S. M. impériale, pour sa part, juge inadmissible la proposition d'un nouvel emprunt sous la garantie collective des trois puissances, pour couvrir le déficit que présente le budget actuel des finances de la Grèce.

Que la Russie ayant, par suite de la détermination

1843 du gouvernement grec de ne pas payer les intérêts de l'emprunt de 60 millions échus le 1er mars 1843, été dans l'obligation de couvrir le service de la quote-part de ces intérêts qui tombent à sa charge moyennant une avance de 605,987 fr. faite par la maison Rothschild à Paris pour trois mois, S. M. exige catégoriquement du cabinet d'Athènes que celui-ci avise aux moyens de solder cette avance, jusqu'à la date du 1er juin prochain n. s., terme auquel nous aurions nous-mêmes à en rembourser le montant.

Enfin, que la Russie mettra cet intervalle à profit pour concerter avec les autres puissances sur la marche éventuelle à adopter dans le cas où la Grèce ne voudrait pas faire droit à cette réclamation ni offrir des gages pour assurer d'une manière stable et concluante le service des intérêts de l'emprunt de 60 millions, dont les trois cours se sont rendues garantes. Le gouvernement grec ne doit pas se faire illusion sur la gravité d'une semblable déclaration. J'ai déjà fait observer qu'elle comprend une question *d'avenir* pour le nouvel état. Il ne s'agira pas alors d'un simple intérêt pécuniaire à régler, mais d'un intérêt politique bien autrement important, dont les puissances auront à partager la responsabilité. Elles ne peuvent vouloir abandonner aux chances du hasard une création qu'elles se sont réciproquement engagées à consolider, et dont la Russie, en particulier, apelle de tous ses voeux la prospérité et le bien-être.

Je vous invite, monsieur, à donner à M. Rizo lecture, et s'il vous le demandait, à lui laisser copie de la présente dépêche, en retour des différentes notes qu'il vous a adressées en dernier lieu *).

Signé: Nesselrode.

---

*) Voici le paragraphe du traité de Londres du 7 mai 1832, dont parle la note précédente:

Article XXI, par. 6.

„Le souverain de la Grèce et l'état grec seront tenus d'affecter au paiement des intérêts et du fond d'amortissement annuels, de celles des séries de l'emprunt qui auraient été réalisées sous la garantie des trois cours, les premiers revenus de l'état, de telle sorte que les recettes effectives du trésor grec seront consacrées, *avant tout*, au paiement des dits intérêts et du dit fond d'amortissement, sans pouvoir être employées à aucun autre usage, tant que le service des séries réalisées de l'emprunt sous la garantie des trois cours, n'aura pas été complètement assuré pour l'année courante."

II.

1843

Réponse du gouvernement grec à la note de la Russie.

Le gouvernement du Roi a pris en très sérieuse considération le contenu de la dépêche de S. Exc. M. le comte de Nesselrode en date du 23 février, dont vous avez bien voulu me donner connaissance. Il y a vu avec regret que le cabinet impérial paraît mettre en doute les efforts qui ont été faits pour le développement progressif des ressources du pays et pour la réduction des dépenses du service public.

La royauté s'établit, monsieur, en Grèce, à la suite d'une longue guerre d'extermination et de l'anarchie. A cette époque, la situation de ce pays était telle, qu'il n'avait pu offrir que des ressources insignifiantes au nouveau gouvernement royal. Les fonds provenant de l'emprunt de 60 millions ayant servi, en partie, pour indemniser la Porte ottomane, conformément à la convention de Constantinople du 9 juillet 1832, et en partie pour le paiement des intérêts et de l'amortissement de ce même capital, ce qui resta, après les non-valeurs et les frais de la négociation, servit, en grande partie à l'entretien des troupes auxiliaires, qui accompagnaient la regence, conformement aux résolutions des trois puissances.

Le gouvernement dut donc procéder à l'organisation du pays avec ce qui lui resta de cet emprunt et ce que le pays même commença à lui procurer aussitôt qu'il fut dans l'ordre.

(Après un exposé des réductions opérées dans les dépenses, cette note continue par les conclusions suivantes.)

Ainsi, le gouvernement grec a introduit toute l'économie possible dans les branches du service public, en réduisant jusqu'au traitement des employés de l'état, et il prend toutes les mesures à l'effet de se mettre en état de recommencer un moment plus tôt à faire face par ses propres ressources au paiement des intérêts et de l'amortissement de l'emprunt de 60 millions. Mais c'est du résultat des travaux ayant pour objet ces diverses réductions, lesquels travaux sont pressés avec toute l'activité possible, que le gouvernement de S. M. pourra voir ce dont il pourra disposer dans ce but.

1843 Mais il n'est nullement en état de faire face maintenant au service de l'emprunt, et tous les efforts qu'il ferait pour rembourser le cabinet imperial au mois de juin prochain de l'avance qu'il a faite de 600,987 fr pour sa quote-part au semestre de mars ne le laisseraient pas moins dans l'impossibilité de réunir à cet effet les fonds nécessaires, sans paralyser complètement le service public, d'autant plus qu'il y a dans ce moment une grande pénurie d'argent dans le pays à cause de la baisse extraordinaire de differens produits et de la grande difficulté de les vendre même à très bas prix.

Le gouvernement de S. M. connaît et apprécie, monsieur, les obligations qui lui sont imposées par le traité de Londres du 7 mai 1832, et il a toujours fait preuve du desir dont il est animé de faire face aux intérêts et à l'amortissement de l'emprunt par les ressources du pays, en réduisant successivement les dépenses publiques et en prenant les mesures convenables pour l'augmentation des recettes par le devéloppement des ressources nationales.

Aussi est-il parvenu, dans l'intervalle d'un petit nombre d'années, à doubler les revenus du pays et à en réduire considérablement les dépenses. Mais par suite de ces réductions le service public est fortement restreint, et ce serait le paralyser entièrement que d'obliger le gouvernement à payer aujourdhui les intérêts et l'amortissement de l'emprunt de 60 millions, en disposant à cet effet des fonds réunis successivement pour faire face aux besoins absolus du service public.

Et c'est autant le soin que porte le gouvernement du Roi au bonheur et à la prospérité du pays, que son désir d'assurer les intérêts des créanciers eux-mêmes de la Grèce, qui l'engagent à prier les puissances de ne pas insister pour le réduire à cette extrèmité, qui aurait sans doute des conséquences fâcheuses pour le pays.

Les puissances voudront bien considérer que, si le pays est privé, pour payer à présent les intérêts et l'amortissement, d'une année de ressources qui lui sont nécessaires pour assurer le service public, et s'il vient à être replongé par là dans l'anarchie, les intérêts des créanciers de l'emprunt de 60 millions en souffriront alors davantage, puisqu'il sera de toute impossibilité, dans un état de choses anormal, d'obtenir aucun paiement dans un avenir même éloigné.

Si les puissances veulent bien lui accorder au contraire un delai suffisant, jusqu'à ce que les ressources du pays, se développant tous les jours davantage, apportent l'augmentation désirable aux revenus du royaume, laquelle augmentation ne manque pas d'avoir lieu d'après l'expérience du passé et les diverses mesures qui sont prises sucessivement, le gouvernement grec pourra remplir honorablement toutes ses obligations et faire face à ses besoins et au paiement de l'amortissement de l'emprunt de 60 millions. 1843

J'espère, monsieur, que le cabinet impérial rendra en sérieuse considération les explications que j'ai l'honneur de vous exposer, et qu'il ne persistera point dans sa demande de se rembourser maintenant de son avance. Il voudra bien considérer que les économies successivement opérées et celles qui sont annoncées dans la présente d'une part, et l'augmentation croissante des revenus publics d'autre part, ainsi que les diverses mesures qui viennent d'être adoptées pour le plus grand développement des ressources nationales, répondent au double désir exprimé par S. M. l'Empereur de voir d'un côté une plus forte réduction dans les dépenses et une garantie de l'autre du paiement, dans l'avenir, des intérêts et de l'amortissement de l'emprunt.

Le gouvernement de S. M. se flatte enfin que les renseignemens contenus dans cette lettre et complétant ceux qui ont été donnés par le mémoire ce M. le ministre des finances, que j'ai eu l'honneur de vous communiquer, et que S. M. impériale n'avait pas encore eu probablement sous les yeux lorsque la dépêche du 23 février vous a été adressée par son ordre, convaincront le cabinet impérial des constans efforts du gouvernement du Roi et de l'état actuel des choses, et l'engageront à déférer avec cette bienveillance qu'il a toujours montrée pour la Grèce aux voeux que nous vons avons exprimés.

Agréez, etc. Signé: J. Riso.

1843

13.

Protestation du Sultan des Isles Comores) contre l'occupation de l'Isle de Mayotte par la France. En date du* 9 *Mars* 1843.

(Communiquée par l'agent du Sultan à Paris au gouvernement français.)

Par la grâce du Dieu très haut!

A son Excellence, le noble, l'illustre gouverneur de l'île Bourbon:

Que le Dieu très haut lui donne son secours; que le salut soit sur lui, ainsi que la miséricorde de Dieu et ses bénédictions!

Ayant été informé qu'une corvette de Sa Majesté le Roi des Français a été envoyée à Mayotte pour dresser la carte de cette île et lever le plan de son port; que pendant le séjour qu'elle y a fait, l'officier qui la commande aurait entretenu des rapports avec un malgache nommé Dian-Soul, qui serait parvenu à lui faire accroire qu'il avait des droits de souveraineté sur cette île, quoiqu'en réalité il n'en eût aucuns; que par suite de cette négociation, ledit commandant, trompé sans doute par les promesses mensongères de cet imposteur, aurait conclu un traité avec lui, dont le but serait de mettre le gouvernement français en possession de notre île de Mayotte, dont nous tenons la souveraineté de Dieu et de nos ancêtres;

Les devoirs que nous avons à remplir envers les peuples que Dieu et notre droit nous ont appelé à gouverner, nous imposent l'obligation de protester de toute la force de notre âme contre un acte que nous déclarons être nul et sans la moindre valeur, puisqu'il tendrait à nous dépouiller de l'héritage de nos pères, ce qui serait une violation des principes les plus sacrés de la justice et du droit des nations.

Nous espérons que la France, nation grande, puissante et généreuse, n'abusera pas de sa force pour op-

*) Les îles Comores sont situées entre Madagascar et la côte orientale de l'Afrique méridionale.

primer un petit état qui a été et sera toujours disposé à recevoir ses vaisseaux, et à leur procurer les secours et l'assistance dont ils pourraient avoir besoin, afin de lui prouver la considération et le respect qu'il a pour elle. 1843

C'est dans cette pensée que nous allons adresser un double du présent écrit à Sa Majesté le Roi des Français, par l'intermédiaire de son ministre des affaires étrangères, ce dernier nous paraissant seul compétent dans une pareille affaire, attendu que les îles Comores forment un état tout à-fait indépendant, et qui ne peut avoir avec la colonie française de Bourbon que des rapports d'amitié et de bon voisinage que nos prédécesseurs et nous n'avons jamais cessé d'entretenir.

Salut de la part du serviteur qui a besoin de l'aide de Dieu.

Seyd Hamza, fils de Seyd Abd Allah, Sultan des îles Comores *).

9 mars 1843.

14.

Document relatif à la révolution de Hayti, donnant l'acte de déposition de Boyer, Exprésident de la république. En date du 10 Mars 1843.

La liberté ou la mort! — république de Haïti.

Au nom du peuple souverain, Ch. Hérard l'aîné, chef exécutif des volontés et des résolutions de ce peuple.

En vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés au nom du peuple par l'acte du 21 novembre 1842; en exécution du manifeste contenant les plaintes de la nation et la déclaration de ses droits;

Attendu que le général Jean-Pierre Boyer a violé la constitution en vertu de laquelle le poste de président

*) Une pareille protestation, écrite en langue arabe et revêtue du sceau de Seyd Hamza, a été déposée par celui-ci entre les mains du consul de France à l'île Maurice, qui lui en a donné acte. Cette pièce a été envoyé immédiatement par cet agent au ministre des affaires étrangères qui l'a reçue avant l'occupation de Mayotte.

1843 de Haïti lui avait été confié pour exercer le pouvoir exécutif : 1° Par ses nombreux attentats à l'inviolabilité de la représentation nationale, en décimant ses membres dans les sessions de 1832, 1833, 1838, 1839 et 1842, dans le but de les priver de leur indépendance, et les amener à violer leurs sermens et à trahir les intérêts qui leur étaient confiés; 2° par l'abus du pouvoir qui lui était conféré de proposer des candidats au Sénat, soit en altérant les listes, soit en proposant des membres de sa famille ou des favoris qui n'avaient aucun droit à cette dignité, dans le but de changer ce corps en un instrument docile à ses volontés; 3° par l'usurpation de certains pouvoirs, spécialement ceux de faire grâce et d'émettre du papier-monnaie; 4° par la délégation qu'il avait obtenue d'une législature illégale et corrompue, de certains pouvoirs que lui avait refusés impérativement la constitution, tels que celui de former et d'organiser l'armée, de changer et de modifier le système monétaire, de suspendre l'action des lois civiles par des mesures extraordinaires et des créations de commissions dans chaque ville, sous prétexte de consolider l'ordre public; 5° par des innovations introduites dans les lois sur les taxes publiques; 6° par des altérations dans le texte des lois et par son refus de promulguer les lois décrétées par la législature; 7° par des actes qui privaient les citoyens de leurs juges naturels et les soumettaient à la sentence arbitraire des commissions civiles et militaires, composées de ses créatures et d'agens à ses ordres; 8° par le renvoi des juges légaux, auxquels il avait substitué une réunion d'hommes corrompus, soumis à ses caprices; 9° par ses injustices envers d'honorables fonctionnaires et officiers en les privant de leurs emplois, droit qui ne lui appartenait pas.

Considérant que par les faits ci-dessus il est démontré qu'il a tenté de renverser tous les principes, de violer et de détruire nos droits, spécialement le jury et la liberté de la presse, et d'annihiler les lois et les formes protectrices de la justice, à tel point qu'il n'y avait plus de sécurité pour les personnes et les propriétés; qu'en accablant le peuple d'impôts odieux, il a encore jeté la confusion et l'anarchie dans le département des finances, afin de cacher le désordre du trésor; qu'afin d'établir son pouvoir et de réduire le peuple à un état de servitude, il avait éteint toute dignité nationale par

ses attentats à la liberté du pays; que par un système combiné de fausseté et d'espionnage il avait perverti l'opinion publique, détruit la morale, jeté la division et la discorde dans la nation et mis la terreur au sein des familles; qu'étant une fois entré dans cette voie d'iniquité, il s'est abandonné à la tyrannie la plus haineuse, en s'installant le seul arbitre du pays; que dernièrement encore, par son ignorance et sa mauvaise foi dans nos relations internationales, il a compromis l'honneur de Haïti et notre indépendance nationale; 1843

Considérant que la république a été mise en péril par cet horrible état de choses, et que le peuple qui avait perdu tout espoir d'obtenir les réformes qu'il avait si longtems réclamées par ses organes légitimes, s'est trouvé dans la nécessité de prendre les armes pour remplir le mandat qu'ils avaient eux-mêmes délivré et pour ressaisir la souveraineté;

Considérant que tous ceux qui ont coopéré aux actes d'usurpation et de tyrannie du président Boyer ou qui, par des actions déloyales ou de perfides conseils, l'ont aidé et appuyé dans ses mesures perfides, soit comme officier, soit comme exécuteur de ses volontés, doivent être considérés comme ses complices;

Nous déclarons et ordonnons ce qui suit:

Art. 1er. Le général Jean-Pierre Boyer est privé de l'emploi de président de Haïti pour crime de trahison.

Art. 2. Les individus suivans seront mis en jugement, comme complices du président Boyer et traîtres à leur pays: J.-B. Inginac, général de division et secrétaire de P. Boyer; A. Beaubrun-Ardouin, ex-sénateur; Ch. Coligny Ardouin, administrateur du district des Cayes; J.-J. Saint-Victor Poil, général de brigade et commandant du district de Port-au-Prince; J.-M. Borgella, général de division commandant du district des Cayes et des départements du Sud; J.-B. Riche, général de brigade; L. Mermier Sagny Villevaleix, sénateur et ex-principal dans les bureaux de Haïti.

Art. 3. Tous les individus repris dans les deux articles qui précèdent, pourront se présenter pour être jugés devant un jury national, et selon les formes qui seront déterminées ultérieurement.

Art. 4. Comme la volonté du peuple est au-dessus de toute autre autorité, des mesures seront prises pour remplir les affaires publiques dont l'utilité sera claire-

1843 ment établie, selon les formes qui seront décrites dans la nouvelle constitution.

Art. 5. Provisoirement les citoyens revêtus d'emplois publics civils ou militaires continueront à exercer leurs fonctions sous l'autorité du gouvernement populaire jusqu'à ce que leurs pouvoirs soient révoqués ou reconnus.

Art. 6. Le présent acte sera imprimé, lu et affiché dans toute l'étendue du territoire de la république.

Donné à notre quartier-général, aux Cayes, le 10 mars 1843, l'an 40 de l'indépendance de Haïti et le 1er de sa régénération.

Herard, senior.

Par le chef du pouvoir exécutif, le chef de l'état-major de l'armée populaire,

Herard Dumesle.

15.

Pièces relatives à l'affaire de Taïti, déposées par le Ministre Guizot dans la séance du 19 Avril 1844 de la chambre des députés à Paris.

I.

Le commodore anglais.
Toup-Nicholas au capitaine Vrignaud.
(Traduction).

La *Vindictive*, Papeïti, 10 Mars 1843.

Monsieur le commandant,

L'honneur de nos deux nations et le vif désir que j'éprouve de voir se maintenir la bonne intelligence parmi nous, m'imposent le devoir de m'adresser à vous pour répondre à ce que vous me fîtes l'honneur de me dire relativement à l'ordre donné par la reine à ses sujets, de ne plus hisser à l'avenir le pavillon du protectorat.

J'ai de nouveau soumis cette question à S. M. Elle nie d'une manière positive avoir jamais donné à ses sujets l'ordre de ne point hisser le pavillon du protectorat; bien loin de là: ainsi que le confirme ce qui va

suivre, elle avait donné aux chefs du gouvernement l'ordre d'exiger, de la part de chacun, le plus grand respect pour le pavillon du protectorat, ainsi que par le passé. 1843

La reine a expliqué d'une manière satisfaisante pour quel motif la personne à laquelle est confié le soin du pavillon n'avait pu se trouver sur les lieux et amener le pavillon hier au soir. Conformément au désir que j'en avais exprimé moi-même, S. M. a fait appeler la personne chargée du pavillon, pour lui demander qui lui avait donné l'ordre de ne point continuer ses fonctions comme de coutume, et il a été reconnu que l'absence de cet homme devait être attribuée à une cause tout-à-fait indépendante de sa volonté. Cette même personne a déclaré S. M. n'avoir jamais reçu de qui que ce fût, l'ordre de ne point continuer à hisser le pavillon comme par le passé, et être décidée à se charger du pavillon jusqu'au moment où les autorités françaises lui donneraient l'ordre de ne plus agir ainsi.

Pareille explication claire et satisfaisante, donnée par la *reine*, suffira, je l'espère, pour vous convaincre du *peu* de fondement des informations que vous avez reçues. Du reste, je vous prie de le croire, autant que me le permettront les obligations que je dois remplir, ainsi que le désir que j'éprouve de seconder les vues de mon gouvernement et de soutenir l'honneur de mon pavillon, vous pouvez compter sur ma bonne volonté à vous offrir mes services pour maintenir la bonne harmonie qui, nous devons nous en féliciter, existe depuis si longtems entre nos deux nations.

TOUP-NICHOLAS, commodore.

II.

Le contre-amiral Dupetit-Thouars au ministre de la marine.

(Extrait).

Reine-Blanche, rade de Valparaiso,
21 mars 1843.

M. le ministre,

Les nouvelles qui arrivent des îles Marquises sont satisfaisantes, surtout celles du groupe du N. O., où M. le commandant Collet, bien secondé par M. le second lieutenant d'artillerie Roth et par le capitaine Fouques, de

1843 la 15e compagnie d'infanterie de marine, fait des progrès très grands dans l'esprit des populations qui vivent autour de lui et dont il devient de plus en plus l'arbitre, tout en provoquant leur affection et leur dévouement.

Je voudrais avoir d'aussi heureuses nouvelles à annoncer de notre établissement provisoire de Taïti; mais la jalousie des Anglais vient de s'y manifester par des actes indirects par lesquels on a cherché à faire revenir la reine et les grands chefs de la démarche qu'ils ont faite près de moi, pour se placer sous la protection du roi, ou seulement peut-être pour se soustraire à la pénalité que je voulais leur imposer, en indemnité des avaries et des dommages que nos compatriotes avaient eu à souffrir du gouvernement de la reine Pomaré après le départ de l'*Aube*, et avant mon arrivée.

Après le départ de la *Reine-Blanche*, le gouvernement provisoire que j'avais établi a fonctionné régulièrement, avec l'approbation unanime des chefs et de la reine elle-même, qui l'a manifesté par sa lettre écrite au conseil, en date du 16 décembre 1843, peu avant l'arrivée du *Talbot*, et enfin à la satisfaction de tous les étrangers; en un mot, jamais Taïti n'avait joui d'autant de tranquillité et de sécurité, et les affaires y ont été ainsi conduites jusqu'à l'apparition de la corvette anglaise le *Talbot*.

Précédemment à l'arrivée du *Talbot*, une corvette anglaise, la *Favorite*, venue de Sydney, avait mouillé à Papeïti; le commandant de cette corvette, qui a visité notre consul et les autres membres du conseil provisoire, n'a jamais traité la question politique, il s'est borné au rôle d'observateur; ces messieurs se sont fait des politesses réciproques, ils ont dîné les uns chez les autres et se sont séparés en parfaite intelligence: cette corvette, après un assez court séjour, est partie pour la Nouvelle-Zélande, disait-on. Le capitaine Thompson n'a pas eu la même réserve dans sa conduite. Dès que *Talbot* fut mouillé, il s'est mis en communication avec les missionnaires anglais et par eux avec la reine.

Le capitaine Thompson n'a point voulu reconnaître le gouvernement provisoire ni saluer le pavillon du protectorat. S'il s'en était tenu là, rien de mieux; il devait attendre des ordres à cet égard. C'était, il me semble, ce qu'il eût dû faire, et je m'y attendais; bien plus, je présumais qu'il aurait protesté, ce qu'il n'a

fait que d'une manière occulte. Il a affecté de saluer 1843
l'ancien pavillon de la reine et a travaillé en dessous à soulever tous les indigènes contre nous, pendant qu'ouvertement il était rempli d'égards pour les officiers du gouvernement provisoire et leur disait que cela ne le regardait pas. Pourtant, une réunion provoquée par ses conseils devait avoir lieu, lorsque la corvette la *Boussole* arriva, très heureusement, pour mettre un terme à ses provocations et arrêter les excès auxquels on se serait sans doute livré dans l'assemblée sans sa présence. Le gouvernement provisoire protesta contre toute violence et avertit la reine du danger où elle allait se placer en manquant à ses engagemens envers nous. Elle fit alors connaître que sa volonté était que tout fût maintenu dans l'état antérieur à l'arrivée du *Talbot*, jusqu'à ce que les amiraux ou leurs gouvernemens se fussent entendus.

J'ai appris par un rapport verbal de M. le commandant Laferrière que le commandant du *Talbot* a mis sous voiles sans prévenir personne, en laissant une lettre au commandant de la *Boussole*, dans laquelle il lui dit qu'il espère le rencontrer de nouveau, et qu'alors rien ne s'opposera à ce qu'ils aient ensemble de bienveillans rapports. Je regrette que M. le commandant de la *Boussole* ne m'ait point fait parvenir une copie de ce document, qui me paraît avoir quelque importance.

Dupetit-Thouars.

III.

Le commodore Toup-Nicholas au capitaine Vrignaud.

(Traduction).

Papeïti. — *Vindictive*, 7 mai 1843.

Monsieur le commandant,

Dans l'espoir de ne point interrompre nos relations amicales, j'adresserai dorénavant au gouvernement provisoire mes lettres officielles, ainsi que vous m'en avez exprimé le désir; le motif pour lequel je suis entré en correspondance avec vous, c'est que je vous regardais comme le principal représentant de la nation française à Taïti, et ensuite j'étais accoutumé à recevoir de vous-même toutes les communications officielles relatives aux

1843 affaires publiques, et c'est aussi pourquoi j'ai naturellement tenu compte des conversations que nous avons pu avoir au sujet de cette île, et surtout relativement au droit prélevé sur les prix des denrées vendues au marché, lorsque vous vîntes me voir jeudi dernier, à 8 heures du matin; cependant je ne veux point continuer à agir contrairement au désir que vous avez témoigné, quant à ce qui concerne les affaires diplomatiques, et à l'avenir toutes mes communications relatives aux affaires publiques seront adressées aux officiers désignés par l'amiral Dupetit-Thouars pour remplir ici les charges civiles. Je ne puis terminer cette correspondance officielle, monsieur le commandant, sans vous témoigner combien je demeure convaincu qu'il n'est pas un officier de marine anglaise, qui, dans la position où je me trouve moi-même placé, eût fait plus de concessions ou eût agi avec plus de courtoisie et d'égard en toute circonstance que je ne l'ai fait moi-même dans mes relations avec les autorités françaises; car, vous ne devez pas l'ignorer, je n'ai nullement le droit de respecter le traité fait entre l'amiral Dupetit-Thouars et la reine Pomaré jusqu'au moment où ma souveraine en aura reconnu la validité.

Quant aux divers argumens dont j'ai eu lieu de faire usage dans ma correspondance avec vous, je ne doute pas que les divers articles mentionnés, appuyés ainsi qu'ils le sont par l'autorité des auteurs qui ont écrit sur le droit des gens, ne puissent avoir confirmation complète du cabinet français, de la part de tout diplomate éclairé qui pourra être invité à donner son opinion à ce sujet, car je tiens pour irréfutables toutes mes citations. Il me reste à vous répéter combien je souhaite de voir arriver, dans le plus bref délai possible, la décision de nos gouvernemens au sujet de ces îles, pour mettre un terme aux discussions qui s'élèvent chaque jour.

J'ai l'honneur, etc.

TOUP-NICHOLAS, comodore.

1843

IV.

Le commodore Toup-Nicholas aux principaux résidens anglais et à tous les autres sujets anglais dans les îles de Taïti et de Moreo.

(Traduction).

A bord du navire de S. M. B. *Vindictive*,
en rade de Papeïti.

Monsieurs, Taïti, 20 juin 1843.

C'est devenu un devoir pour moi d'informer les sujets de S. M. B. qui résident maintenant dans les états de la reine de Taïti, que j'ai reçu des instructions en conséquence desquelles ils devront, quel que soit le motif pour lequel ils aient à demander justice, avoir recours aux officiers de leur propre souveraine dans cette île, ou aux lois établies par la reine Pomaré, et ne pas s'inquiéter de sommations pour comparaître comme jurés, ni se soumettre aux règlemens ou aux juridictions de quelque sorte qu'ils soient, établis temporairement par les autorités françaises sous le nom de *gouvernement provisoire*, non plus qu'être sous la dépendance de tout autre officier français, quel que soit son rang dans la station, jusqu'à ce que la décision de la reine d'Angleterre relativement à Taïti soit connue.

Bien que je sois déterminé, pour exécuter rigoureusement cet ordre, à appuyer par la force ce règlement, si cela devenait malheureusement nécessaire, cependant je continuerai à faire de mon mieux pour rester en bonne intelligence avec les officiers de la marine française en station ici, et j'ai la sincère conviction que rien ne viendra troubler la bonne harmonie qui a subsisté jusqu'à présent entre les sujets de nos nations respectives.

Je crois convenable de vous faire observer ici que l'Angleterre ne cherche pas, ne désire pas le maintien, sous quelque forme que ce soit, d'une influence souveraine dans ces îles; mais, tout en répudiant une semblable intention et en déclarant, ainsi qu'elle l'a fait maintefois, en répondant aux souverains qui se sont succédé à Taïti et qui la sollicitaient de devenir sa protectrice permanente, que, bien qu'elle ne veuille pas prendre un pouvoir prépondérant dans le gouvernement de Taïti, la Grande-Bretagne, cependant, j'en suis éga-

1843 lement sûr, a pris la détermination qu'aucune autre nation n'aura une plus grande influence en autorité sur ces états que celle qu'elle réclame comme son droit naturel acquis par ses longs et intimes rapports avec eux.

Surtout, je me considère comme autorisé à constater que la détermination de la reine d'Angleterre est bien de maintenir indépendante et libre la souveraineté de Taïti.

Je suis, etc.

Signé: Toup-Nicholas, commodore.

V.

Le lieutenant de vaisseau Reine au commodore Toup-Nicholas.

Taïti, le 20 juin 1843.

Monsieur le commodore,

D'après les documens qui viennent de nous être communiqués par M. Mallet, commandant la corvette française *l'Embuscade*, nous voyons avec la plus grande surprise que, contrairement à toute espèce de droits, vous déclarez de nouveau ne pas reconnaître la validité des traités faits par un amiral français au nom de son souverain avec la reine Pomaré et les grands chefs, et qu'outre cela vous engagez les sujets anglais résidant à Taïti à ne pas reconnaître les autorités françaises établies en vertu des traités et reconnues par la reine Pomaré, ainsi que par tous les consuls étrangers et même les résidens.

Engager vos compatriotes à une *opposition* aussi ouverte à l'ordre établi *avec promesse de les soutenir*, c'est, monsieur le commodore, les exciter à un soulèvement général et provoquer de grands désordres dans ce pays.

Placés à Taïti par l'amiral Dupetit-Thouars pour maintenir ce qui a été fait au nom de la France, nous devons non seulement nous plaindre de toutes ces démarches irrespectueuses envers le gouvernement français, mais encore de vos démonstrations constamment hostiles depuis votre arrivée sur cette rade, quoique cependant dans toutes vos lettres adressées au gouvernement provisoire, vous ne cessiez de témoigner de votre désir de maintenir la bonne harmonie entre les sujets de nos nations respectives et de n'apporter au-

cun changement à l'ordre établi, jusqu'à ce que les gouvernemens aient fait connaître leur décision. 1843

Les nouvelles difficultés que vous venez d'élever et l'opposition aussi gratuite à un ordre de choses que vous aviez vous-même reconnu, nous obligent, monsieur le commodore, à protester ainsi qu'il suit:

1º Nous protestons contre tout droit que vous vous arrogez d'intervenir directement ou indirectement dans les affaires politiques déjà réglées ou encore en litige entre la France et la reine Pomaré; parce que cette démarche était à la fois contraire au respect dû au gouvernement français et en contradiction avec les lois internationales;

2º Nous protestons contre toute démarche hostile, aussi contraire à la paix et à la bonne harmonie en cette île, qu'en opposition avec les liaisons intimes et les sentimens naturels de bienveillance et de respect qui règnent entre les gouvernemens français et britannique.

3º Nous protestons contre votre dernière démarche auprès des résidens anglais à Taïti, ainsi que tout acte ou transaction quelconque avec la reine Pomaré, son gouvernement ou les autorités locales faites sans notre participation.

Malgré cette démarche authentique que nous prescrit notre devoir, nous vous prions de croire que notre plus vif désir est toujours, comme par le passé, de maintenir la bonne harmonie et de prévenir toute difficulté dans ce pays.

Signé: Maerenhout, Reine, de Carpegna, membres du conseil.

Pour copie conforme,

Le lieutenant de vaisseau, Reine.

Le contre-amiral commandant en chef,

Dupetit-Thouars.

VI.

M. Reine au contre-amiral Dupetit-Thouars.

(Extrait).

Taïti, 16 août 1843.

Monsieur l'amiral,

Une petite goëlette anglaise venant de Valparaiso, est arrivée à Taïti le 29 juillet, avec un officier anglais porteur d'ordres de l'amiral anglais pour faire partir

1843 de ce point la *Vindictive*, dont le commodore Toup-Nicholas est venu m'annoncer le départ. Vous concevrez, monsieur l'amiral, que j'ai appris cette nouvelle avec autant de plaisir que je puis vous l'annoncer, car je ne dois pas vous dissimuler que les entraves survenues dans la marche du gouvernement provisoire ne proviennent que des sourdes menées et machinations dirigées par les Anglais, jaloux de notre établissement dans le pays.

La petite goëlette venant de Valparaiso apportant l'ordre au commodore de quitter ce point, est partie le 1er août pour les îles Sandwich, rejoindre l'amiral anglais. Le même jour, la reine Pomaré a fait afficher une proclamation pour annoncer que les nouvelles lois (*qui ont été faites par le commodore Toup-Nicholas*) ne seraient mises en vigueur qu'après nouvelle décision. Je suis allé faire une visite au commodore, ainsi qu'aux officiers de la *Vindictive*.

M. le comte Mallet ayant écrit au gouvernement, provisoire pour lui soumettre la demande qui venait de lui être faite par M. le commodore de la frégate anglaise le gouvernement provisoire s'est aussitôt assemblé pour écrire au commandant Mallet que, suivant les stipulations du traité, il pensait qu'il était préférable d'attendre les décisions du gouvernement français, et que la reine Pomaré elle-même venait de décider que les nouvelles lois ne seraient promulguées qu'après décision des gouvernemens. La reine Pomaré a été faire une visite à bord de la *Vindictive*, où elle a été reçue, les hommes sur les vergues, et saluée à son arrivée et à son départ de vingt un coups de canon, son pavillon au grand mât.

Le comte Mallet a assisté au diner qui a été donné à la reine Pomaré. J'ai beaucoup regretté de ne pouvoir me rendre à bord de la *Vindictive*, à la demande du commodore, vu que j'étais malade. Par suite de la conduite irréfléchie de la part de la reine Pomaré, les chefs *Paraïta*, *J. Toti*, *Taamu* et autres ont fini par se réunir pour envoyer des provisions en cadeau au comte Mallet et lui faire une visite. Le 5 août 1843, la frégate anglaise la *Vindictive* est enfin partie pour Valparaiso. Le commodore Toup-Nicholas, avant de partir, s'est encore fait écrire par quelques habitans et résidens, pour le prier de prolonger son séjour sur cette

rade, jusqu'à décision des gouvernemens; mais ayant 1843
reçu des ordres precis, il fut forcé, malgré lui, de partir, à son grand regret.

La petite goëlette que M. le commodore a expédiée d'ici, le 15 mars 1843, avec deux officiers de son bord, pour envoyer en Angleterre (par l'isthme de Panama), la nouvelle de la demande du protectorat, n'est pas encore de retour, et tout le monde pense qu'elle a dû se perdre.

Grâce au concours bienveillant de la part de M. le comte Mallet, le commodore Toup-Nicholas s'est enfin décidé à revenir sur l'ordre qu'il avait donné (à ses nationaux, en date du 20 juin), de ne pas se soumettre aux décisions du gouvernement provisoire.

Après le départ de la frégate anglaise, M. Pritchard, consul anglais, a reconnu le gouvernement provisoire, et m'a envoyé une liste de ses nationaux susceptibles de pouvoir faire partie d'un jury.

Je crois devoir vous faire remarquer que deux jours après le départ de la frégate anglaise, et M. Pritchard, consul anglais, étant à l'île de Moreo, par conséquent la reine Pomaré n'étant sous aucune influence, elle a écrit au gouvernement provisoire pour le prier de prendre des mesures afin d'empêcher l'introduction des boissons fortes dans ce pays.

Le 9 août, le brick *l'Adonis* est arrivé à Taïti, apportant votre dépêche (nº 6, en date du 20 juin 1843), et, conformément à vos instructions, je ferai toujours tout ce qui dépendra de moi pour mener à bonne fin le poste important que vous m'avez confié.

Je suis, etc, REINE.

VII.

M. le contre-amiral Dupetit-Thouars au comte Tucker.

Reine-blanche, baie de Papeïti, 3 novembre 1843.

Monsieur le commandant,

Conformément à l'avis que j'ai eu l'honneur de vous donner ce matin, et en vertu de la souveraineté extérieure des îles de la Société, concédée au roi des Français, le pavillon national de France sera demain arboré sur l'île de Moutou-Outa. Il sera salué par les bâti-

1843 mens de la division, à 8 heures du matin, à midi et au coucher du soleil. La frégate la *Reine-Blanche* et la corvette *l'Embuscade* seront pavoisées de 8 heures du matin jusqu'au salut du soir.

Agréez, etc. DUPETIT-THOUARS.

VIII.

Le capitaine Tucker à l'amiral Dupetit-Thouars.

A bord du vaisseau de S. M. B. *Dublin*.
Papeïti, 3 novembre 1843.

(Traduction.)

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de la lettre que vous m'avez adressée à la date de ce jour, 3 novembre, et par laquelle vous m'informez que votre intention est d'arborer demain, sur l'île de Moutou-Outa, le pavillon national de France et de le saluer.

Je dois vous informer à cet égard que, n'ayant aucune instruction de mon commandant en chef, pour reconnaître les droits du roi des Français à la souveraineté extérieure des îles de la Société, je me regarde comme obligé de m'abstenir de l'honneur de saluer, en cette occasion, le pavillon de S. M. le roi des Français.

J'ai, etc. TUCKER, capitaine.

16.

Transactions entre les gouvernemens de Prusse, de Hanovre et de Brunswic concernant le systême de douanes.

I.

Schreiben des Königl. Preussischen Ministers des Auswärtigen an des Königlich-Hannoverschen Ministers der auswärtigen Angelegenheiten etc. etc. Herrn Freiherrn von Schele Excellenz in Hannover.

Ew. Excellenz werden schon seit längerer Zeit aus

den Berichten des im October v. J. hieher gesendeten Königlich-Hannoverschen Hofraths Herrn Witte davon unterrichtet sein, dass die vertraulichen Besprechungen, welche mit demselben über die Modalitäten einer etwaigen Verschmelzung des Zollvereins mit dem Steuervereine Statt gefunden, zu einem förderlichen Resultate bisher nicht geführt haben. Je weniger ich zu bezweifeln Ursache habe, dass der genannte Commissarius mit den Ansichten seiner Regierung in dieser Angelegenheit vollkommen vertraut ist, um so mehr Gewicht muss ich den von ihm mit Bestimmtheit geäusserten Zweifeln beilegen, dass es bei der in den wichtigsten Punkten stehen gebliebenen Verschiedenheit der beiderseitigen Ansichten fürerst möglich sein werde, in der Verhandlung über die Zollvereinigung weitere Fortschritte zu machen. Unter diesen Umständen halte ich mich für dringend veranlasst, auch ohne zuvor eine weitere Aeusserung von Dero Seite abzuwarten, an Ew. Excellenz mich ganz ergebenst zu wenden, um mich mit vollem Vertrauen gegen Dieselben über die Lage der Sache auszusprechen. Erlauben Ew. Excellenz mir, mit einem Rückblicke auf die früheren Verhandlungen zu beginnen. 1843

Als Braunschweig sich von dem Steuervereine trennte und dem Zollvereine die Absicht seines Beitritts erklärte, ist man diesseits durch jenes unerwartete Ereigniss sehr überrascht worden und hat sich darüber, sowie über die Gründe, weshalb der Antrag nicht zurückgewiesen werden konnte, nicht minder auch über das Mittel, wodurch diesseitigem Erachten nach denjenigen Folgen dieses Beitritts, welche auf das Verhältniss zwischen beiden Vereinen, namentlich auch wegen der veränderten Angrenzungs-Verhältnisse, nachtheilig einwirken könnten, mit Offenheit ausgesprochen. Braunschweig verlangte den sofortigen Anschluss seines ganzen Gebiets. Ew. Excellenz kennen die Bemühungen, welche angewendet worden sind, um bei den Verhandlungen mit der Herzoglichen Regierung, welche dem Anschlussvertrage vom 19. October 1841 vorangingen, es zu erreichen, dass diese Regierung bedingt sich geneigt zeigte, den Harz- und Weser-District noch auf ein Jahr bei dem jenseitigen Steuervereine zu belassen. Nur der eifrigsten Geltendmachung der Versicherung der Königlich-Hannoverschen Bevollmächtigten, dass baldthunlichst Verhandlungen über den Beitritt der Königlich-

1843 Hannoverschen Lande zum Zollverein Statt finden sollten, und dass die Königlich-Hannoversche Regierung es sich werde angelegen sein lassen, die Hindernisse, welche den Beginn der Verhandlungen verzögern und der Erreichung einer Vereinbarung sich entgegenstellen, soweit in ihren Kräften stehe, zu beseitigen, gelang es demnächst, dass wirklich jener District provisorisch noch für das Jahr 1842 dem Steuervereine durch den Vertrag vom 16. December 1841 angeschlossen blieb.

Auf Seiten des Zollvereins hatte man jedoch nicht umhin gekonnt, bei Gelegenheit des Anschlussvertrages von Braunschweig in ein besonderes Protocoll vom 19. October 1841 die bestimmte Zusicherung niederzulegen, dass, insofern gegen Ablauf des Jahres 1842 nicht Umstände vorliegen würden, welche die Herzoglich-Braunschweigsche Regierung und die übrigen Zollvereins-Regierungen zu den übereinstimmenden Entschlusse bewegen, das fragliche Provisorium noch auf einige Zeit fortbestehen zu lassen, der Harz, und Weser-District vom 1. Januar 1843 ab in den Zollverein eintreten solle, wenn auch mit dem 1. Januar 1843 der Anschluss des Königreichs Hannover an den Zollverein noch nicht erfolgen würde.

Leider verminderte sich schon im Anfange des Jahres 1842 die Aussicht, den Beitritt des Königreichs Hannover zum Zollvereine mit dem Schlusse des genannten Jahres in Erfüllung gehen zu sehen.

Nachdem in dem diesseitigen Schreiben vom 24. Februar 1842 der Wunsch zu erkennen gegeben worden, die Königlich-Hannoverscher Seits vorbehaltene vertrauliche Mittheilung in Betreff der wesentlichsten Punkte, welche der Deroseitigen Ansicht zufolge das Zustandekommen der Vereinigung bedingen würden, bald zu empfangen, erfolgte unter dem 8. Mai v. J. Ew. Excellenz gefällige nur vorläufige, eine nähere Communication noch vorbehaltende Erwiederung, und, auf das anderweite diesseitige Schreiben vom 31. Mai, erst im August v. J. eine Mittheilung derjenigen wichtigeren Punkte, welche man Königlich-Hannoverscher Seits bei den Verhandlungen über eine Verschmelzung der beiden Vereine als von der entschiedensten Wichtigkeit betrachtete und vorzugsweise in Erwägung gezogen zu sehen wünschte. Man konnte sich diesseits nicht verhehlen, dass, sofern a l l e in dieser Mittheilung aufge-

stellten Punkte als solche angesehen werden sollten, 1843
welche aus dem jenseitigen Gesichtspunkte sich als unerlässliche Bedingungen jener Verschmelzung darstellen, nur wenig Aussicht zur Erreichung eines genügenden Resultats übrig bleiben würde, und ich habe keinen Anstand genommen, mich hierüber offen und ohne Rückhalt in meinem ganz ergebensten Schreiben vom 30. August v. J. zu Ew. Excellenz auszusprechen.

In Folge dieser Mittheilungen haben diejenigen vertraulichen Besprechungen über den Gegenstand hierselbst Statt gefunden, deren ich bereits im Eingange gedacht habe, bei denen sich indessen, zum Bedauern der diesseitigen Regierung, die Aussicht auf baldige Erreichung eines befriedigenden Ergebnisses im Wesentlichen nicht günstiger gestellt hat. — Wenngleich bei manchen Punkten, wie z. B. in Betreff der Zoll-Controlle und der Nachsteuer eine den Wünschen der Königlich-Hannoverschen Regierung entsprechende Verständigung sich erreichbar zeigte, so war dies dennoch bei anderen, wie z. B. bei *den* Ansprüchen auf ein Präcipuum für behauptete grössere Consumtion ausländischer Gegenstände *und* auf Garantie der bisherigen jenseitigen Einnahme an Durchgangs-Abgaben nicht der Fall, vielmehr erschienen Zugeständnisse irgend einer Art hiebei ganz unthunlich und mit den zwischen den Zollvereins-Regierungen bestehenden Verhältnissen und Grundsätzen nicht vereinbar, während der Königlich-Hannoversche Commissarius dieselben beharrlich als unerlässliche Bedingungen der Zollvereinigung darstellte. Scheint hiernach eine baldige Verständigung über die Zollvereinigung nicht gehofft werden zu dürfen, so treten mit um so unabweislicherem Bedürfnisse einer baldigen Entscheidung diejenigen Fragen wiederum für den Zollverein hervor, welche durch die Verträge vom 16. und 17. December 1841 und durch die Declarationen vom 22/24. December v. J. nur vorläufig beseitigt worden waren. Die wichtigste unter diesen, die wirkliche Einverleibung des Harz- und Weser-Districts in den Zollverein, kann kaum noch eine Frage genannt werden; allein die Folgen dieser Einverleibung berühren so nahe auch die Interessen Hannovers, dass ich es den zwischen unseren Regierungen bestehenden so freundschaftlichen Verhältnissen nur für entsprechend erachten kann, gegen Ew. Excellenz hierauf noch einmal zurück zu kommen.

1843 Die Königlich-Hannoversche Regierung wird den Mitgliedern des Zollvereins das Anerkenntniss nicht versagen, dass dieselben bei Gelegenheit des Beitritts Braunschweigs zu dem Zollvereine den jenseitigen Interessen gern die möglichste Rücksichtnahme gewidmet haben, und mit glücklichem Erfolge bemühet gewesen sind, zwei Jahre hindurch die Unannehmlichkeiten und administrativen Uebelstände, welche die Einverleibung des Harz- und Weser-Districts unausbleiblich für die Königlich-Hannoversche Regierung herbeigeführt haben würde, abzuwenden und derselben zugleich zu einer gründlichen und ungestörten Erwägung ihrer künftigen Verhältnisse zu dem Zollvereine genügende Zeit zu lassen.

Nachdem aber die Herzoglich-Braunschweigsche Regierung zuerst, und zwar gegen den bestimmten Wunsch ihrer Stände, darin gewilligt hatte, dass zu diesem Zwecke der Harz- und Weser-District nur für das eine Jahr 1842 noch bei dem Steuervereine verbleibe und sodann auf die angelegentlichsten diesseitigen Vorstellungen sich auch noch dazu verstanden hatte, von ihrem vertragsmässigen Rechte, die Einverleibung des fraglichen Districts in den Zollverein zum 1. Januar 1843 zu verlangen, keinen Gebrauch zu machen, sondern den provisorischen Zustand dieses Gebietstheils auch noch für das Jahr 1843 beizubehalten, würde es eine völlig vergebliche Bemühung sein, diese Regierung noch zu einer weiteren Fortsetzung des gedachten provisorischen Zustandes bewegen zu wollen. Die Vorstellungen, welche diesseits gegen den Schluss des vorigen Jahres bei derselben angewendet wurden, konnten einzig darin eine angemessene Stütze finden, dass mit der Königlich-Hannoverschen Regierung wiederum Verhandlungen in Betreff der Zollvereinigung angeknüpft seien, dass der Deroseitige Commissarius bei dem damaligen Beginne dieser Verhandlungen die Versicherung der aufrichtigen Geneigtheit Hannovers, dem Zollvereine beizutreten, erklärt habe, dass es aber den nachtheiligsten Einfluss auf diese Verhandlungen ausüben würde, wenn der von demselben gleichzeitig ausgesprochene Wunsch seiner Regierung, die Verträge vom 16. und 17. December 1841 noch auf ein Jahr zu verlängern, nicht in Erfüllung gingen. Nur in der Hinweisung auf diese Verhandlungen hat die Herzoglich-Braunschweigsche Regierung das Mittel gehabt, ihren Ständen gegenüber die

Belassung des Harz- und Weser-Districts bei dem Steuer- 1843
vereine noch für das gegenwärtige Jahr zu motiviren; dieselbe hat aber, wie Ew. Excellenz bereits aus dem diesseitigen ganz ergebensten Schreiben vom 12. November v. J. geneigt entnommen haben werden, bei ihrer Zustimmung sofort auf das Bestimmteste erklärt, dass der Ablauf des gegenwärtigen Jahres die äusserste Grenze sei, bis zu welcher sie sich dem Fortbestehen der steuerlichen Trennung des Harz- und Weser-Districts von den übrigen Herzoglichen Landen verstehen könne, und die diesseitige Regierung hat vollen Grund zu der festen Ueberzeugung, dass selbst wenn das Resultat der Eingangs gedachten Verhandlungen minder ungünstig, als es sich darstellt, ausgefallen, wäre, die Herzogliche Regierung dennoch ihren Verhältnissen nach ausser Stande sein würde, das gegenwärtige Provisorium des Harz- und Weser-Districts noch über das Jahr 1843 hinaus bestehen zu lassen.

Wenn hiernach für den Zollverein das Mittel erschöpft ist, welches bisher demselben sich dargeboten hatte, um die Verhältnisse Hannovers in Beziehung auf den Harz- und Weser-District möglichst zu berücksichtigen; wenn derselbe vielmehr jetzt nicht weiter umhin können wird, dem Verlangen Braunschweigs auf Erfüllung der hinsichtlich dieses Districts vertragsmässig bestehenden Verabredungen zu genügen; so glaubt die Preussische Regierung zwar sich überzeugt halten zu dürfen, dass die Königlich-Hannoversche Regierung viel zu billig gesinnt ist, um in der nach Lage der Sache unausbleiblich mit dem 1. Januar 1844 bevorstehenden Einverleibung des mehr gedachten Districts noch ferner eine gegen Hannover gerichtete Massregel zu erblicken: dennoch aber würde dieselbe auch jetzt noch mit dem lebhaftesten Vergnügen die Hand dazu bieten, dass diese Einverleibung nicht zum Nachtheile Hannovers und insbesondere der den Braunschweigschen Harz- und Weser-District angrenzenden Königlich-Hannoverschen Provinzen gereicht. So ernstlich man aber auch mit wiederholten und sorgfältigen Erwägungen der desfallsigen Verhältnisse sich diesseits beschäftigt hat, so hat man dennoch, — falls die Königlich-Hannoversche Regierung nicht etwa noch jetzt sich entschliessen möchte, ihren Beitritt zu dem Zollvereine nicht ferner an Bedingungen zu knüpfen, welche einzugehen den

1843 Vereins-Mitgliedern unmöglich fällt, vielmehr die Gemeinschaft mit letzteren eben so, wie sie unter diesen selbst zu ihrer vollen und allseitigen Befriedigung bestehet, einzugehen und die desfallsigen Verhandlungen so zu beschleunigen, dass der Anschluss Hannovers gleichzeitig mit der Einverleibung des Harz- und Weser-Districts zur Ausführung gebracht werden könnte, — kein anderes Mittel für dem Zwecke auf erschöpfende Weise entsprechend anzuerkennen vermocht, als eben dasselbe, worauf man am Schlusse des diesseitigen ganz ergebensten Schreibens an Ew. Excellenz vom 22. Juni 1841 bereits hinzudeuten sich erlaubt hatte. Ich erachte keinesweges die Bedenken für gering, welche Ew. Excellenz in Dero geehrtem Antwortschreiben vom 17. Juli desselben Jahres darüber geäussert haben; indessen glaube ich annehmen zu dürfen, dass das Gewicht derselben, besonders soweit sie sich hauptsächlich auf die Nachtheile einer Trennung der südlichen Königlich-Hannoverschen Landestheile von dem übrigen Königreiche durch eine Zolllinie beziehen, vielleicht jetzt auch in den Augen der Deroseitigen Allerhöchsten Regierung minder entscheidend erscheinen, da die oben dargelegte Fortentwickelung der Verhältnisse nicht mehr, wie vor zwei Jahren, den den Interessen Hannovers allerdings mehr zusagenden Ausweg einer Belassung des Harz- und Weser-Districts bei dem Steuervereine übrig lässt, und unter diesen veränderten Umständen die nicht über den 1. Januar 1844 hinaus zu verschiebende Einverleibung dieses Districts in den Zollverein, die Umgebung der südlichen Königlich-Hannoverschen Landestheile in ihrer bei Weitem grössten Ausdehnung mit einer Zolllinie zur unvermeidlichen Folge haben würde. Eine Verständigung in dem fraglichen Sinne würde, sofern dabei Königlich-Hannoverscherseits nicht so, wie in Absicht eines Gesammt-Anschlusses an den Zollverein, Forderungen und Ansprüche aufgestellt würden, welche der Zollverein zu erfüllen sich nicht im Stande befinden könnte, auf Seiten des Letzteren keine Schwierigkeiten darbieten. Käme derartige Uebereinkunft zu Stande, so würde es dadurch ohne Zweifel auch sehr erleichtert, den Vertrag wegen Beförderung der gegenseitigen Verkehrs-Verhältnisse vom 17. December 1841 unter den sich von selbst verstehenden Modificationen fortbestehen zu lassen, auch dürfte es nicht unthunlich

erscheinen, die Verhandlungen auf eine Vermehrung derjenigen Zollerleichterungen auszudehnen, welche, nach der zu jenem Vertrage gehörigen Uebereinkunft E, mehrere Erzeugnisse der Staaten des Steuervereins bei ihrem Eingange in das Zollvereinsgebiet zu geniessen haben. 1843.

Ueberzeugt, dass Ew. Excellenz in dieser Eröffnung nur einen neuen Beweis des Bestrebens der diesseitigen Regierung erblicken werden, zu der freundlichsten Gestaltung der ferneren Verhältnisse zwischen den beiden Vereinen möglichst beizutragen, und durchdrungen von der ganzen Wichtigkeit dieser Angelegenheit in ihren nächsten sowohl als auch in ihren ferneren Folgen darf ich zuversichtlich hoffen, dass auch die Königlich-Hannoversche Regierung dem Gegenstande diejenige umfassende Erwägung und Prüfung aller dabei ins Auge zu fassenden Verhältnisse widmen werde, ohne deren allseitige Berücksichtigung der zum wahren Gesammtwohle führende Weg leicht verfehlt werden könnte.

Wie aber auch die Deroseitige Entschliessung ausfallen möge, darin werden Ew. Excellenz gewiss mit mir einverstanden sein, dass eine baldige Beschlussnahme dringend zu wünschen ist, damit, was irgend zwischen beiden Vereinen in Beziehung auf den bevorstehenden Ablauf der Verträge vom 16. und 17. December 1841 zu verhandeln und einzurichten sein möchte, die noch übrig bleibende unter den unvermeidlichen Weitläuftigkeiten der Verhandlungen so schnell verfliessende Zeit dieses Jahres möglichst benutzt werden könne.

Indem ich daher das eben so angelegentliche wie ganz ergebenste Ersuchen hinzuzufügen mir erlauben darf, dass Ew. Excellenz im Hinblicke auf die obwaltenden Umstände mich thunlichst bald mit einer geneigten Rückäusserung beehren wollen, benutze ich mit Vergnügen diese Veranlassung, etc.

Berlin, den 11. März. 1843.

(unterz.) Bülow.

1843

II.

An das Königlich-Preussische hochlöbliche Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten zu Berlin.

Eure Excellenz haben in dem sehr geehrten Schreiben vom 11. v. M. über das künftige Verhältniss des diesseitigen Steuervereins zum dortigen Zollverbande, eine Mittheilung mir gemacht, für welche ich meinen verbindlichsten Dank auszudrücken habe, wenngleich ich darin zu meinem Bedauern die Bestätigung finde, dass die Königlich-Preussische Regierung die wesentlichsten derjenigen Bedingungen für zulässig nicht erkennt, welche in Beziehung auf einen Anschluss des hiesigen Königreichs an den Zollverband, nach meinem Schreiben vom 2. August v. J. zu weiterer Erwägung und Verhandlung verstellt worden waren.

Ew. Excellenz bemerken, dass die diesseits aufgestellte Forderung eines Präcipui, für die verhältnissmässig grössere Consumtion, und eine Garantie der bisherigen Einnahme hiesiger Durchgangsabgaben mit den Verhältnissen und Grundsätzen des Zollvereins unvereinbar sei, und dass ein Zugeständniss irgend einer Art dabei ganz unzulässig erscheine. Wenngleich ich mir gestatten dürfte — insoweit es hier auf das Princip ankommt — auf die der Stadt Frankfurt a. M. von Seiten der Zollvereinsstaaten gemachten Zugeständnisse, auf das dem Königreiche Preussen, wegen der Durchgangsabgaben, vorbehaltene Präcipuum von 300,000 Rthl., so wie auf diejenigen Verhandlungen Beziehung zu nehmen, welche zwischen der Königlich-Preussischen Regierung und den übrigen Zollvereinsstaaten, rücksichtlich der grösseren Consumtion der Königlich-Preussischen Staaten, dem Vernehmen nach, Statt gefunden haben sollen;

so kann es doch weniger hierauf als auf den Nachweis ankommen, dass die thatsächlichen Verhältnisse wirklich Statt finden, auf welche die diesseitige Forderung sich stützt. Es würde der hiesigen Regierung nur erwünscht gewesen sein, wenn eine weitere Fortsetzung der eingeleiteten Verhandlungen die Gelegenheit dargeboten hätte, jene Verhältnisse näher zu erörtern und dadurch ausser Zweifel zu stellen, dass die diesseits be-

hauptete verhältnissmässig grössere Consumtion des hiesigen Königreichs in einem Masse Statt findet, welches mehreren der süddeutschen Staaten vielleicht eben so unerwartet als unbekannt sein mag. Die hiesige Regierung ist bisher von der Voraussetzung ausgegangen, und sie wird sich erlauben dürfen, auch ferner davon auszugehen, dass die Absicht keines der Zollvereinsstaaten darauf gerichtet sei, bei einem etwa eintretenden Anschlusse des hiesigen Königreichs an den Zollverband, durch den, bei Theilung der gemeinschaftlichen Zollrevenüen in Anwendung zu bringenden Massstab, auf Kosten der diesseitigen Unterthanen, einen erheblichen Gewinn zu machen. So wenig die hiesige Regierung als auch die Bewohner des Königreichs würden sich jemals mit dem Gedanken vertraut machen können, dass thatsächlich eine Besteuerung des hiesigen Königreichs zu Gunsten der Zollvereinsstaaten Statt finde, und wenn von hiesiger Seite Bedingungen aufgestellt werden, welche allein geeignet sind, jene Nachtheile zu entfernen, so wird zu den billigen Gesinnungen aller Zollvereinsstaaten das Vertrauen gehegt werden dürfen, dass sie darin weder einen Mangel an Geneigtheit zu einer gemeinsamen Verständigung erblicken, noch diejenige Offenheit vermissen werden, welche die hiesige Regierung zu beobachten stets gewohnt gewesen ist. 1843

Bei der bestimmt ablehnenden Erklärung, welche in jener Beziehung von dortiger Seite abgegeben worden ist, und da von einer Fortsetzung der eingeleiteten Verhandlungen eine Vereinbarung allerdings wohl nicht gehofft werden kann, ist es diesseits nicht unerwartet gewesen, dass Eure Excellenz auf die gänzliche Trennung des Herzoglich-Braunschweigschen Harz- und Weser-Districts vom Steuervereine und auf dessen bevorstehenden Anschluss an den Zollverein mit Bestimmtheit hindeuten. So sehr auch, im Interesse der diesseitigen und der Herzoglich-Braunschweigschen Unterthanen zu beklagen ist, dass Verkehrs-Verhältnisse zerrissen werden sollen, welche im Laufe von Jahrhunderten auf das innigste sich gebildet haben, so wird doch die hiesige Regierung geschehen lassen müssen, was sie zu verhindern nicht vermag, und sie hat aus Eurer Excellenz geehrtem Schreiben vom 11. v. M. nur mit Befriedigung ersehen, dass die Zollvereinsstaaten ihrerseits gern geneigt gewesen sind, den bevorstehen-

1843 den nachtheiligen Zustand zu verhindern, und dass dieselben nur nach Erschöpfung aller Mittel und nur auf das dringende Verlangen der Herzoglich-Braunschweigschen Regierung den Anschluss des Harz- und Weser-Districts an den Zollverein jetzt gestatten werden.

Es würde hier nicht der geeignete Ort sein, die Zweckmässigkeit der beabsichtigten Anordnung nochmals in Frage zu stellen und auf die Erörterung von Verhältnissen einzugehen, welche Eurer Excellenz vollständig vorliegen; nur die Bemerkung darf ich hinzuzufügen mir erlauben, dass der hiesigen Regierung die Nachtheile, welche eintreten können, nicht unbekannt sind, dass sie dieselben zwar beklagt, aber als unvermeidlich betrachtet, und dass auch sie eine Beendigung des bisherigen ungewissen und schwankenden Zustandes nur wünschen kann.

Eurer Excellenz geneigte Versicherung, dass die dortige Königl. Regierung gern die Hand bieten werde, diejenigen Nachtheile möglichst zu entfernen, welche durch die, zwischen den Zollvereinsstaaten und der Herzoglich-Braunschweigschen Regierung getroffenen Verabredungen für das hiesige Land herbeigeführt werden müssen, hat diesseits nur mit grossem und aufrichtigem Danke entgegengenommen werden können. Ich theile indessen die Ansicht vollkommen, dass es, nach Lage der Verhältnisse und nach dem Inhalte jener Verabredungen, sehr schwer sei, Mittel aufzufinden, welche geeignet sind, jenen Zweck vollständig zu erreichen. Das in dem sehr geehrten Schreiben vom 11. v. M. angedeutete Mittel des Anschlusses der Fürstenthümer Göttingen und Grubenhagen und des diesseitigen Harzes an den Zollverband wird, nach der Ansicht der hiesigen Regierung, jenen Zweck nicht ganz erfüllen, und es stehen der gänzlichen Trennung jener Landestheile von dem gemeinschaftlichen Steuersysteme des Königreichs, wie ich in meinem ergebensten Schreiben vom 17. Juli 1841 zu bemerken mir bereits erlaubte — die erheblichsten, nicht zu beseitigenden Schwierigkeiten entgegen. Eine abgesonderte Steueradministration in jenen Landestheilen ist, auch nachdem dieselben von dem übrigen Königreiche durch eine dortseitige Zoll-Linie getrennt sein werden, zwar schwierig, aber sehr wohl ausführbar. Bei den verschiedenen Anordnungen, welche dabei in Frage kommen können, wird die hiesige Regierung es sich stets

angelegen sein lassen, auf die Interessen der Zollver- 1843
einsstaaten jede thunliche Rücksicht zu nehmen, und sie hat eine bestimmte Entschliesung über die in jenen Landestheilen zu treffenden steuerlichen Anordnungen nur aus dem Grunde noch nicht getroffen, weil dieselben mehr oder weniger von denjenigen Einrichtungen abhängig sind, welche für den Harz- und Weser-District von Seiten der Zollvereinsstaaten in Ausführung gebracht werden möchten.

Die künftigen Verhältnisse der südlichen Theile des hiesigen Königreichs mögen nun auf die eine oder auf die andere Weise sich gestalten, so wird doch die hiesige Regierung stets und gern bereit sein, die zur Sicherung der beiderseitigen Steuer- und Zoll-Einnahmen und zur Erleichterung des gegenseitigen Verkehrs am 1 November 1837 geschlossenen Verträge, unter den, durch die veränderten Verhältnisse nothwendig werdenden Modificationen zu erneuern, da die diesseitige Regierung die vertrauensvolle Voraussetzung hegt, dass die künftigen Anordnungen, welche über den Harz- und Weser-District zwischen den Zollvereinsstaaten und der Herzoglich-Braunschweigschen Regierung verabredet worden sind, oder etwa noch verabredet werden möchten, in demselben Geiste werden zur Ausführung gebracht werden, aus welchem jene Verträge des Jahrs 1837 hervorgegangen sind.

In dieser Hinsicht kommt wesentlich in Frage, ob etwa die Absicht darauf gerichtet ist, für den Transitverkehr durch den Harz- und Weser-District Abgaben und Controlen eintreten zu lassen.

Dabei wird diesseits kein Zweifel gehegt, dass die Herzoglich-Braunschweigsche Regierung nach den mit den Zollvereinsstaaten geschlossenen Verträgen auch ferner im Stande sein werde, diejenigen Verpflichtungen vollständig zu erfüllen, welche, — in Beziehung auf den Verkehr mit den Herzoglichen Landen — in früheren Verträgen übernommen sind. Ich erlaube mir, zur gefälligen Ansicht die Abschrift des §. 26 eines zwischen der diesseitigen und der Herzoglich-Braunschweigschen Regierung unter dem 4. October 1788 geschlossenen Communion-Harz-Theilungs-Recesses, so wie der Abschrift einer Convention vom 18. 1827 hieneben anzuschliessen, deren §§. 1 bis 6, 9 und 12, insoweit darin von Zolleinrichtungen die Rede ist, während

1843 der Steuervereinigung beider Länder durch den §. 35 des Steuervereinigungs-Vertrages vom 1. Mai 1834 ausser Wirksamkeit gesetzt waren.

In der Voraussetzung, dass die dortige Königliche Regierung nicht etwa Gründe haben sollte, der hiesigen Regierung eine Mittheilung über diejenigen Anordnungen für jetzt zu versagen, welche in Beziehung auf den Transitverkehr durch den Harz- und Weser-District von dortiger Seite beabsichtigt werden, erlaube ich mir, eine gefällige Mittheilung hierüber zu erbitten, und wiederholt die Geneigtheit der hiesigen Regierung zu erklären, über die Fortsetzung der Verträge vom 1. November 1837 in Unterhandlung treten zu wollen. Unter der Voraussetzung, dass auf Seiten der dortigen Königlichen Regierung eine gleiche Geneigtheit vorhanden sei, ist der Hofrath Witte, als diesseitiger Commissar, bereits beauftragt, jene Verhandlungen zu führen.

Ausser denjenigen Verhältnissen, welche zugleich das Interesse der übrigen Zollvereinsstaaten berühren, kommen, nach der Trennung des Harz- und Weser-Districts vom Steuervereine, noch die Verhältnisse derjenigen Herzoglich-Braunschweigschen Landestheile, welche vom diesseitigen Gebiete umschlossen sind, so wie die Verhältnisse der Communion-Besitzungen in Frage, da diesseits vorausgesetzt werden darf, dass die Herzogliche Regierung geneigt sein werde, jene Verhältnisse durch gemeinsame Verabredungen zu regeln, so ist die hiesige Regierung gern bereit gewesen, durch das abschriftlich angeschlossene Schreiben vom heutigen Tage der Herzoglichen Regierung eine gleiche Geneigtheit zu der Einleitung commissarischer Verhandlungen zu bezeigen.

Indem ich einer gefälligen Rückäusserung entgegensehe, benutze ich etc.

Hannover, den 28. April 1843.

Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten.

(unterz.) G. v. Schele.

Anlage I.

Des Communion Harz-Theilungs-Recesses vom 4. October 1788.

c. Wechselseitiges freies Commerz.

In Absicht des freien Commerzes des Ihro Königli-

chen Majestät und Churfürstlichen Durchlaucht künftig 1843
zustehenden einseitigen Antheils des bisherigen Communion-Harzes, wollen des Herzogs von Braunschweig Lüneburg Durchlaucht es bei demjenigen auf beständig bewenden lassen, was überhaupt der Bergfreiheit bisher gemäss gewesen ist, und was von Seiten der Fürstlichen Lande gegen das Bergwerk, die Bergstädte, Oerter und Einwohner der bisherigen Communion, in Betracht der ohngehinderten, und von allen Abgaben befreieten Durchfuhr der Bergwaaren, des An- und Verkaufs des Holzes, der Victualien, des Korns, und aller übrigen Lebensmittel und Waaren, von und nach dem Harz, den Bergstädten und Oertern bisher stattgefunden hat. Insonderheit aber wollen des Herrn Herzogs Durchlaucht einen in Ihren Landen etwa zu verfügenden Korn-Zuschlag auf und gegen den Harz nicht mit erstrecken, vielmehr eine freie und unerschwerte Korn-Zufuhr auf jedesmalige obrigkeitliche beglaubigte Bescheinigung des Quanti, und des Orts, wohin solches bestimmt *ist*, nach demselben jederzeit Statt finden lassen. *Und* gleichergestallt wollen dagegen Ihro Königliche *Majestät* und Churfürstliche Durchlaucht die freie Ein- und Durchfuhr, und den freien Verkauf des Holzes und aller Lebensmittel und Waaren aus den Fürstlich-Braunschweig- und Blankenburgischen Landen in Allerhöchst Dero künftigen einseitigen Antheil des bisherigen Communion-Harzes, ohneingeschränkt und ohnbehindert ferner Statt finden lassen.

etc. etc. etc.

Anlage II.

Nachdem die Herzoglich-Braunschweig-Lüneburgische Regierung zu Braunschweig und die Königlich-Grossbritannisch-Hannoversche Regierung zu Hannover überein gekommen sind, über die Regulirung verschiedener Handels-Verhältnisse zwischen den beiderseitigen Landen, so wie über die desfalls zu treffenden Zoll- und sonstige Begünstigung einen Vertrag abzuschliessen, so hat das herzogliche Geheime-Raths-Collegium zu Braunschweig dem Herzoglich-Braunschweigschen Cammer-Director von Bülow, Commandeur des Königlich-Hannoverschen Guelphen-Ordens, das Königliche Cabinets-Ministerium zu Hannover aber den Königlich-

1843 Hannoverschen Kriegs-Canzlei- und Oberzoll-Director von Grote, Commandeur des Königlichen Hannoverschen Guelphen-Ordens, zu den desfallsigen Unterhandlungen bevollmächtigt und sind die gedachten Endes unterschriebenen Commissarien nach geschehener Auswechselung der beiderseitigen richtig befundenen Vollmachten, über nachfolgende Bestimmungen übereingekommen:

§. 1. Die Königlich-Hannoversche Regierung gesteht für die Stadt Braunschweig eine Commerzstrasse für ihre Transito-Güter zu.

§. 2. Diese Commerzstrasse zerfällt in den nördlichen und südlichen Theil; der erstere geht von Braunschweig über das Zollhaus bei Wendebrück nach Lüneburg und resp. von Braunschweig über das Zollhaus bei Rothemühle nach Harburg, der letztere geht von Braunschweig über Salzgitter, Echte und Göttingen nach Münden oder Friedland, oder Bremke.

§. 3. Die Güter, welche über Münden, Friedland oder Bremke in das Königreich Hannover ein- und nach Braunschweig durchgeführt werden, sollen den Ein- und Ausfuhr-Zöllen unterworfen sein, welche der Königlich-Hannoversche Zoll-Tarif feststellt.

Diejenigen Transito-Güter, welche solchergestalt auf dieser Commerzstrasse nach Braunschweig gebracht und in dem dasigen Packhofe oder ausnahmsweise unter Aufsicht und Controle der Packhofs-Bedienten gelagert werden, sollen, wenn sie auf dem obgedachten nördlichen Theile der Commerz-Strasse, entweder bei Wendebrück ein- und über Lüneburg aus-, oder bei Rothemühle ein- und über Harburg ausgeführt werden, an der Zollstelle resp. bei Wendebrück und bei Rothemühle den vollen Eingangszoll erlegen; dagegen aber bei der Ausfuhr resp. zu Lüneburg und Harburg von jeder Zoll-Erlegung frei sein.

Dasselbe soll bei denjenigen Gütern stattfinden, welche auf dem nördlichen Theile der Commerzstrasse respect. über Lüneburg und Harburg in das Königlich-Hannoversche Gebiet ein-, und respective über das Zollhaus bei Wendebrück oder dasjenige bei Rothemühle wieder ausgeführt werden, wo sie den vollen Ein- und Ausfuhr-Zoll zu erlegen haben; wogegen sie bei ihrer nochmaligen Wiederdurchfuhr auf dem südlichen Theile der Handelstrasse über Echte, unter Beobachtung der nämlichen Controle-Massregeln den

vollen Eingangszoll zu erlegen haben; dagegen aber bei 1843
der endlichen Wiederausfuhr, entweder bei Bremke oder bei Friedland oder bei Münden, von dem Ausgangs-Zolle völlig frei bleiben sollen.

Ausnahmsweise sollen diejenigen Gegenstände, welche nach dem Königlich-Hannoverschen Zoll-Tarife bei dem Eingange einer Zollabgabe von 4 Ggr. und bei dem Ausgange einer Zollabgabe von 1 Ggr. für hundert Pfund unterworfen sind, bei dem zweiten Eingange in das Königlich-Hannoversche Gebiet auf der obigen Commerz-Strasse nach ihrer vorgedachten Lagerung zu Braunschweig nur einer Zollabgabe von 2 Ggr. 6 Pf. für hundert Pfund unterliegen und tritt übrigens bei dem zweiten Wiederausgange aus dem Königlich-Hannoverschen Gebiete die obige Bestimmung wieder ein, nach welcher die zweite Erlegung eines Ausgangs-Zolles nicht Statt findet.

§. 4. Wenn Güter, welche solchergestallt zum ersten Male, durch das Hannoversche Gebiet durchgeführt und dem *Ein-* und Ausfuhr-Zolle unterworfen worden, *in* Königlich-Hannoverschen Niederlagen umgeladen werden, so kommt solchen Transito-Waaren ausserdem die Bonification zu gute, die in der Hannoverschen Zoll-Ordnung gestattet ist.

§. 5. Nur diejenigen Güter, welche in dem Packhofe zu Braunschweig niedergelegt und daselbst umgeladen und ausnahmsweise auch diejenigen, welche nach der jetzigen Packhofs-Einrichtung nicht in dem Packhofe selbst, aber unter Aufsicht und Controle der Packhofs-Bedienten, gelagert werden, sollen die Zoll-Moderationen bei der zweiten Ausfuhr auf der erwähnten Handelstrasse geniessen, wenn solche Transito-Güter

a) in denselben Gebinden und Colli wieder ein- und ausgehen und wenn sie

b) mit den Original-Ladungs-Documenten versehen sind, aus denen die Bezahlung der Hannoverschen Ein- und Ausgangs-Zoll-Abgaben hervorgeht;

auf deren Grund die Packhofs-Behörde zu Braunschweig neue Certificate über die geschehene Bezahlung der Hannoverschen Zollabgaben und über die Lagerung auf dem Packhofe oder unter der oben erwähnten Aufsicht und Controle des Packhofs-Bedienten zu Braunschweig auszustellen hat.

Die nicht in dem Packhofe selbst gelagerten Güter

1843 müssen, wenn die Zoll-Begünstigung für sie in Anspruch genommen werden soll, in die Packhofs-Bücher eingetragen werden, und macht die Herzoglich-Braunschweigsche Regierung sich verbindlich, die nothwendigen Controle-Massregeln in der bisherigen Art fortzusetzen und während der Dauer dieser Convention keine die Sicherheit der Controle vermindernde Aenderung dabei anzuordnen.

§. 6. Die Herzoglich-Braunschweigsche Regierung verpflichtet sich, die betreffenden Packhofs-Officianten auf die Beobachtung des Hannoverschen Zoll-Interesses und auf die richtige Ausstellung der obigen Certificate beeidigen zu lassen, auch zu gestatten, dass die Königlich-Hannoversche Regierung auf dem Packhofe zu Braunschweig einen Controle-Officianten anstelle, um die Certificate zu visiren und mit dem Rechte, die Bücher und Ladungs-Documente einzusehen und zu controliren.

Ueber die Ausführung der in diesem und den vorhergehenden Paragraphen enthaltenen Bestimmungen, soll noch eine fernere Verabredung getroffen werden.

§. 7. Gleichwie die Königlich-Hannoversche Regierung bereit ist, die Chausseen von der Braunschweigschen Grenze bis nach Lüneburg und bis nach Celle baldthunlichst in Stand zu setzen, also verpflichtet sich die Herzoglich-Braunschweigsche Regierung, die Chaussee über Ammensen jederzeit im untadelhaften Stande zu erhalten und zu gestatten, dass die Hannoversche Regierung auf ihre eigene Kosten eine neue Chaussee um die Hube anlege und das dazu erforderliche Terrain gegen die, nach den Grundsätzen der in dem Herzogthume Braunschweig solcherhalb bestehenden Verordnungen auszumittelnde und zu leistende Entschädigung angewiesen werde.

§. 8. Diese neue um die Hube anzulegende Chaussee soll der gegenwärtig dort vorhandenen über die Hube führenden Kunststrasse auf immer substituirt werden und ganz in deren Stelle treten.

§. 9. Die Herzoglich-Braunschweigsche Regierung verpflichtet sich ferner, auf solcher ganzen Strasse von Ammensen, ohne Rücksicht auf den Inhalt der Ladungen, nur einen Pferde-Zoll von einem Gutengroschen für jedes Anspanns-Pferd zu erheben und ausserdem keinerlei Zoll oder Abgabe von den dort transitirenden Gütern anzulegen.

Für die mit Wein beladenen Wagen soll jedoch 1843
ein Pferde - Zoll von zwei Gutegroschen von jedem Anspanns - Pferde erhoben werden dürfen, vorausgesetzt, dass auf jedem der passirenden Wagen wenigstens ein Oxhoft geladen ist.

Hinsichtlich des dortigen Herzoglich - Braunschweigschen Weggeldes sollen auch die gegenwärtig bestehenden Verhältnisse unverändert fortdauern.

§. 10. Zur Beseitigung der Inconvenienzen, welche durch die ungeregelte Benutzung der in der Feldmark von Goslar von Braunschweigscher Seite recessmässig vorbehaltenen Strassen entstehen, werden beide Staaten über die geeigneten Massregeln sich einverstehen und insbesondere über die nähere Bestimmung dieser Strassen sich vereinigen.

Doch sollen dieselben, nachdem sie solchergestalt genau bezeichnet worden, zur Nachtzeit zum Waaren-Transporte nicht benutzt werden.

§. 11. Die Herzoglich-Braunschweigsche Regierung macht sich verbindlich, den in der Convention vom *24. Juni 1824* ausgesprochenen Intentionen zufolge, auf *der von* Hannoverscher Seite gebaueten Chaussee von Goslar nach dem Harze, ohne Zustimmung der Hannoverschen Regierung niemals Abgaben irgend einer Art einzuführen.

§. 12. Beide Staaten werden sich über die gegenseitige Erleichterung des Verkehrs zwischen beiden Ländern freundschaftlich einverstehen und desfalls einander zur Verbindung der durch das gegenseitige Territorium durchschnittenen Landestheile durch gegenseitig zu bewilligende Zoll - Ermässigungen möglichst zu Hülfe kommen.

§. 13. Diese Convention wird auf die Dauer von zwölf Jahren vom 1. August 1827 angerechnet, geschlossen.

Sollte der eine oder andere Theil deren längere Fortdauer seinem Interesse nicht angemessen halten, so steht demselben spätestens bis ein Jahr vor Ablauf der verabredeten Zeit die Aufkündigung frei und soll dann die Convention mit dem Ablaufe der zwölf Jahre ausser Kraft treten. Wird nicht gekündigt, so soll dieselbe stillschweigend auf die nämliche Zeit von zwölf Jahren fortgesetzt werden.

§. 14. Die vorbehaltenen Ratificationen zu der ge-

1843 genwärtigen Uebereinkunft, sollen spätestens in zwei Monaten und wo möglich noch früher gegen einander ausgewechselt werden.

Zu Urkunde dessen ist diese Convention von den beiderseitigen Bevollmächtigten eigenhändig unterschrieben und untersiegelt.

So geschehen Hildesheim, den 18. Mai 1827.

(L. S.) Gottfried Philipp von Buelow.
(L. S.) August Otto Ludwig Grote.

Anlage III.

An das Herzoglich-Braunschweigsche hochlöbliche Staats-Ministerium zu Braunschweig.

Durch ein Schreiben des Königlich-Preussischen Ministerii der auswärtigen Angelegenheiten vom 11. v. M. — dessen Inhalt, wie ich voraussetze, dem Herzoglich-Braunschweigschen hochlöblichen Staats-Ministerio bekannt sein wird, — ist der hiesigen Regierung die schon früher von dem diesseitigen Commissar gemachte Anzeige bestätigt worden, dass in den, über den Anschluss des hiesigen Königreichs an den Zollverein, zu Berlin vorläufig eingeleiteten Verhandlungen, mehrere der wesentlichsten, diesseits aufgestellten Bedingungen, von Seiten der Königlich-Preussischen Commissarien entschieden abgelehnt worden sind. Das Königlich-Preussische Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten hat in der, auch diesseits getheilten Ansicht, dass von einer Fortsetzung jener Verhandlungen eine baldige Verständigung nicht zu erwarten sei, in jenem Schreiben wiederholt und entschieden darauf hingewiesen, dass die Zollvereins-Staaten sich in die Nothwendigkeit versetzt sehen, den dringenden Anforderungen der Herzoglich-Braunschweigschen Regierung nunmehr nachzugeben und mit dem 1. Januar 1844 den Anschluss des Herzoglich-Braunschweigschen Harz- und Weser-Districts an den Zollverband Statt finden zu lassen.

Zugleich ist von dem Königlich-Preussischen Ministerio der auswärtigen Angelegenheiten, mit Bezugnahme auf die im Jahre 1841 Statt gefundenen Verhandlungen, nochmals in Frage gestellt, ob nicht die Fürstenthümer Göttingen und Grubenhagen nebst dem diesseitigen Harze mit jenem Zeitpunkte an den Zollverein gleichfalls anzuschliessen sein möchten. Die hiesige Regie-

rung ist gern geneigt gewesen, diesem Gegenstande wiederholt die reiflichste Erwägung zu widmen. Sie hat Sich indess in der schon früher ausgesprochenen Ansicht nur bestätigt gesehen, dass einem abgesonderten Anschlusse jener Landestheile an den Zollverband nicht zu beseitigende Hindernisse entgegen stehen. 1843

Ich erlaube mir, dem Herzoglich-Braunschweigschen hochlöblichen Staats - Ministerio eine Abschrift derjenigen Erwiederung zur gefälligen Kenntnissnahme hieneben zu überreichen, welche dem Königlich - Preussischen Ministerio der auswärtigen Angelegenheiten auf das Schreiben vom 11. v. M. ertheilt worden ist.

So sehr auch, wie ich gern anerkenne, eine Fortdauer früherer Verhältnisse den diesseitigen Wünschen entsprochen haben würde, und so sehr es zu beklagen ist, dass durch die mit Bestimmtheit in Aussicht gestellten Anordnungen der Verkehr der beiderseitigen Unterthanen und die Verbindung der verschiedenen Landestheile des hiesigen Königreichs wesentlich erschwert werden wird, so ist doch auch im Interesse des *hiesigen* Landes die Nothwendigkeit immer *entschiedener* hervorgetreten, dass dem bisherigen Zustande der Ungewissheit ein Ende gemacht werden müsse, und so wie die hiesige Regierung die jetzt eingetretene Lage der Verhältnisse zu verhindern nicht vermocht hat, so wird sie ihre Bemühungen nur darauf gerichtet sein lassen, auf der jetzt gegebenen neuen Grundlage Verhältnisse zu gründen, welche, so weit die Umstände es gestatten, den gegenseitigen Interessen entsprechen.

Wenn der dortseitige Harz - und Weser - District mit dem 1. Januar künftigen Jahrs dem Zollvereine angeschlossen und damit die, durch den Vertrag vom 1. Mai 1834 begründete Steuer - Vereinigung der beiderseitigen Länder beendigt wird, so bleiben dann nur wenige verhältnissmässig geringe Gebietstheile übrig, welche, in Beziehung auf die beiderseitigen Landessteuern, einer abgesonderten Verständigung der hiesigen und der Herzoglichen Regierung bedürfen möchten. Es sind dies das dortseitige Amt Thedinghausen, die, vom hiesigen Gebiete umschlossenen dortigen Landestheile und die Communion - Besitzungen.

Sollte es den Wünschen der Herzoglich - Braunschweigschen Regierung entsprechen, dass, auf der Grund-

1843 lage früherer Verträge, zu jenem Zwecke neue Verhandlungen jetzt zugelegt werden, so würde auch die hiesige Regierung stets geneigt sein, commissarische Verhandlungen deshalb eintreten zu lassen.

Indem ich eine geneigte Mittheilung der dortigerseits hierüber gehegten Ansichten ergebenst mir erbitte, benutze ich diese Gelegenheit etc. etc.

Hannover, den 28. April 1843.

Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten.
(unterz.) G. v. Schele.

Anlage IV.

An des Königlich - Hannoverschen Ministers der auswärtigen Angelegenheiten etc. etc. Herrn Freiherrn von Schele, Excellenz in Hannover.

Aus Euer Excellenz sehr geehrtem Schreiben vom 28. v. M. habe ich mit lebhaftem Bedauern ersehen, dass auf Königlich - Hannoverscher Seite nicht zu beseitigende Hindernisse entgegenstehen, um durch den Anschluss der Fürstenthümer Göttingen und Grubenhagen und des Hannoverschen Harzes an den Zollverein die Nachtheile entfernen zu können, welche durch die unumgängliche Einverleibung des Braunschweigschen Harz- und Weser - Districts in den gedachten Verein für einen Theil der Königlich - Hannoverschen Lande herbeigeführt werden dürften. Bei dem aufrichtigen Wunsche der diesseitigen Regierung, dass bei dieser Einverleibung die Deroseitigen Interessen möglichst hätten berücksichtigt werden können, ist derselben dies um so unerfreulicher, als sie jenes Mittel, wie ich bereits in meinem ganz ergebensten Schreiben vom 11. März d. J. zu bemerken die Ehre gehabt habe, als das einzig vorhandene betrachten zu müssen glaubte, und auch Euer Excellenz es bestätigen, dass nach Lage der Verhältnisse es sehr schwer sein würde, Mittel zur vollständigen Erreichung jenes Zweckes aufzufinden.

Wenn unter diesen Umständen für den Zollverein nur übrig bleibt, die Modalitäten des Eintritts des Harz- und Weser-Districts nunmehr ohne Weiteres vorzubereiten, zu welchem Zwecke Herzoglich - Braunschweigsche Commissarien bereits eingetroffen sind, so kann ich keinen Anstand nehmen, Euer Excellenz in Beziehung auf den mir gefälligst geäusserten Wunsch, über

diejenigen Anordnungen eine Mittheilung zu erhalten, welche wegen des Transitverkehrs durch den Harz- und Weser-District beabsichtigt werden, ganz ergebenst zu bemerken, dass die Absicht dahin geht, in diesem Districte westlich der Leine den Zollvereins-Tarif in Hinsicht auf Ein-, Aus- und Durchgangs-Abgaben vollständig in Vollzug zu setzen, wogegen für den östlich der Leine liegenden Theil des Herzoglich-Braunschweigschen Kreisdirections-Bezirks Gandersheim und für das Amt Harzburg dieses nicht der Fall sein wird. Was die von Euer Excellenz gefälligst mitgetheilten §§. 1 bis 6, 9 und 12 der zwischen Hannover und Braunschweig unter dem 18. Mai 1827 abgeschlossenen Convention betrifft, so erlaube ich mir zu bemerken, dass nach der von der Herzoglich-Braunschweigschen Regierung ertheilten Auskunft über die Ansicht ihrer Regierung, welcher ein Einwand nicht entgegenzustehen scheint, die Bestimmungen jener §§. als durch den Artikel 35 des spätern Vertrages zwischen beiden gedachten Staaten vom 1 Mai 1834 völlig ausser Wirksamkeit gesetzt erscheinen. 1843

Indem ich in Vorstehendem für jetzt nur die Grundlage der wegen des Harz- und Weser-Districts zu treffenden Einrichtungen zu Euer Excellenz Kenntnissnahme zu bringen vermag, kann ich nur noch die Versicherung hinzufügen, dass die diesseitige Regierung in Gemeinschaft mit der Herzoglich-Braunschweigschen und in Vertretung der übrigen Mitglieder des Zollvereins gern bereit sein wird, mit der Königlich-Hannoverschen Regierung über etwaige Deroseitige Wünsche und Anträge in der fraglichen Beziehung in Verhandlung zu treten, bei welcher Gelegenheit dann auch die von Euer Excellenz hervorgehobene Frage über die Fortsetzung der Verträge vom 1. November 1837 in nähere gemeinsame Erörterung gezogen werden könnte. Für eine solche Verhandlung würde mir der gegenwärtige Zeitpunkt, wo man sich hier mit Feststellung der Modalitäten der Einverleibung des Harz- und Weser-Districts beschäftigt, als der angemessenste erscheinen, und ich erlaube mir daher Euer Excellenz ganz ergebenst anheimzustellen, ob Dieselben nicht ebenfalls es zweckmässig finden, die beabsichtigte Hierhersendung eines Commissarius sogleich in Vollzug zu setzen.

Mit Vergnügen benutze ich diese Veranlassung Euer

1843 Excellenz die Versicherung meiner vollkommensten Hochachtung zu erneuern.

Berlin, den 21. Mai 1843.

(unterz.) Bülow.

Anlage V.

Uebersicht derjenigen Punkte, welche von Braunschweigscher Seite als Grundlage einer mit Hannover rücksichtlich der Zoll- und Steuer-Verhältnisse für die Jahre 1844 und 1845 zu treffenden Vereinbarung in Vorschlag gebracht werden.

1. Von dem jetzt noch beim Steuervereine befindlichen Braunschweigschen Gebietstheilen werden
die Aemter Harzburg, Lutter am Barenberge und Seesen, mit Ausschluss des Dorfes Engelade,
in den Zollverein aufgenommen.

2. Von den erwähnten Braunschweigschen Gebietstheilen bleiben bei dem Steuervereine:
a) das Amt Thedinghausen,
b) der ganze Gebietstheil von der Weser ab bis an die von Seesen über Ildehausen führende Strasse, namentlich die Aemter Holzminden, Ottenstein, Eschershausen, Stadt Oldendorf, Greene, Gandersheim und vom Amte Seesen das Dorf Engelade, *)
c) die Enclave Oelsburg,
mit einer Bevöllkerung von etwa 64,000 Seelen.

3. Von dem im Zollvereine jetzt befindlichen Braunschweigschen Landestheile werden dem Steuervereine wieder angeschlossen:
die Ortschaften Duttenstedt, Essinghausen, Meerdorf, der Braunschweigsche Theil des Dorfes Woltorf und etwa Neubrück,
mit einer Bevölkerung von circa 1600 Seelen.

4. Die Verwaltung in den Gebietstheilen zu 2. b. behält Braunschweig, die übrigen obengenannten Gebietstheile werden der Hannoverschen Verwaltung untergeordnet.

---

*) (Königlich-Preussischer Seits wird gewünscht, dass das Amt Ottenstein und gleichzeitig das Königlich-Hannoversche Amt Polle, sowie die Stadt Bodenwerder in den Zollverein eintreten).

5. Hannover belässt seine jetzt dem Zollvereine 1843
angeschlossenen Gebietstheile, nämlich:
die Grafschaft Hohnstein,
das Amt Elbingerode und
den südlichen Theil des Amts Fallersleben
bei dem Zollvereine.

6. Hannover schliesst dem Zollvereine ferner an:
a) denjenigen Landestheil, welcher westlich von einer, von dem Braunschweigschen Dorfe Oelber am weissen Wege bis zur äussersten nördlichen Spitze des Amtes Lutter am Barenberge zu ziehenden Linie, nördlich und südlich von Braunschweigschen und östlich von Preussischen und Braunschweigschen Gebiete eingeschlossen wird, nämlich: die Aemter Liebenburg und Wöltingerode, die Stadt Goslar und von dem Bezirke des Amts Wohldenberg: das Amt Wohldenberg und die Ortschaften Rhene, Baddeckenstedt, Sillium, Gross- und Klein-Elbe, Gross- und Klein-Heere, Sehlde, Gustedt und das Vorwerk Söhrhof, mit einer Bevölkerung von etwa 35,500 Seelen;
b) vom Amte Peine die Ortschaften Klein-Lafferde und Lengede;
c) vom Amte Bilderlahe die Ortschaft Gross-Rhüden;
d) vom Amte Gifhorn die Ortschaften Bechtsbüttel und Wendebrück;
e) vom Gerichte Brome die Ortschaften Croya und Zicherie;
f) den Oberharz.

7. Sämmtliche vorstehend unter No. 6. bezeichnete Hannoversche Gebietstheile werden der Braunschweigschen Verwaltung untergeordnet.

8. Hannover lässt alle bisher dem Handel und Verkehr nach und von den jetzt im Zollvereine befindlichen Braunschweigschen Gebietstheilen zugestandenen Erleichterungen und Begünstigungen aller Art ferner bestehen und erstreckt solche auch auf die in den Zollverein noch aufzunehmenden Braunschweigschen Gebietstheile, soweit sie daselbst anwendbar sind.

9. Hannover lässt ferner die bisher dem Verkehre zwischen dem Braunschweigschen Zollvereinsgebiete und dem Harz- und Weser-Districte zugestandenen Begünstigungen aller Art für den bei dem Steuer-Vereine zu

1843 belassenden Theil dieses Districts fortbestehen und bewilligt ausserdem:

a) die Freiheit von der Eingangs-Abgabe für Cichorien und Stärke, welche aus dem Braunschweigschen Zollvereinsgebiete in den obengedachten Theil des Harz- und Weser-Districts eingehen,

b) die Freiheit von der Durchgangs-Abgabe für den im Steuervereine bleibenden Theil der Braunschweig-Holzmindeuer Strasse von Seesen bis an die Weser.

10. Hannover bewilligt ferner:

a) die Freiheit von der Eingangs-Abgabe für diejenigen Fabrikate steuervereinsländischer Fabrikanten, welche auf den Braunschweigschen Messen an Käufer aus dem Steuervereine verkauft sind und in diesen zurückgeführt werden;

b) die Freiheit von der Durchgangs-Abgabe für diejenigen Fabrikate steuervereinsländischer Fabrikanten, welche auf den Braunschweigschen Messen gekauft sind und durch den Steuerverein geführt werden;

c) einen Rabatt von $33\frac{1}{3}$ Procent der Eingangs-Abgabe für diejenigen nicht steuervereinsländischen Fabrikate, welche auf den Braunschweigschen Messen an Käufer aus dem Steuervereine verkauft sind und in das Gebiet dieses Vereins eingeführt werden;

d) die Freiheit von der Ausgangs-Abgabe für die aus dem Steuervereine nach Braunschweig und Wolfenbüttel ausgehende Heede;

e) die Ermässigung der Durchgangsabgabe bis auf 6 Pfennige vom Himten für dasjenige Getreide, welches von den Kornhandlungen im Braunschweigschen Zollvereinsgebiete durch das Steuervereinsgebiet versendet wird.

Berlin, den 29. Juli 1843.

(gez.) Menadier.

Anlage VI.

An den wirklichen Geheimen Legationsrath Herrn Eichmann und den wirklichen Geheimen Ober-Finanzrath und General-Director der Steuern Herrn Kühne Hochwohlgeboren hieselbst.

Mit Vergnügen ist der Unterzeichnete bereit, dem

in der Conferenz vom 11. d. M. ihm zu erkennen gegebenen Wunsche gemäss, seine Erklärung auf die gefällige Note der Königlich-Preussischen Herrn Commissarien vom 9. d. M. und über die in jener Conferenz Statt gefundenen Verhandlungen schriftlich zu ertheilen, indem derselbe seinen weiteren Bemerkungen die Versicherung glaubt voransenden zu müssen, dass das Königlich-Hannoversche Gouvernement, in nicht geringerem Grade als die Königlich-Preussische Regierung, von dem Wunsche durchdrungen ist, dass zwischen den beiderseitigen Steuer- und Zollvereinen das freundliche Verhältniss fortdauern und neu bestätigt werden möge, welches durch die Verträge vom Jahre 1837 begründet worden ist. Jedes seitdem verflossene Jahr dürfte den Beweis liefern, dass das Bestehende nach beiden Seiten Vortheile verbreitet, in keiner Hinsicht aber Nachtheile gebracht hat, und dass jede Veränderung, welche dem Geiste jener Verträge widerstreitet, die beiden Vereine nicht nähern, sondern von einander entfernen wird. Der Unterzeichnete glaubt daher den, auf *die Fortdauer* bestehender freundlicher Verhältnisse *vielseitig* gerichteten Wünschen nicht besser entsprechen zu können, als dass derselbe grade in dem Augenblicke, in welchen Veränderungen der bestehenden Verhältnisse — wider den Wunsch und ohne Mitwirkung der Königlich-Hannoverschen Regierung — vorbereitet werden, die vollste Bereitwilligkeit dieser Regierung nochmals zu erkennen giebt: die jetzt bestehenden Verträge fortzusetzen. 1843

Dieser Erklärung muss der Unterzeichnete — unter Bezugnahme auf eine in der gefälligen Note vom 9. d. M. ausgesprochene Voraussetzung — noch die Bemerkung hinzufügen, dass kein Grund zu der Vermuthung vorliegt, als hege die Königlich-Hannoversche Regierung die Absicht, den Handel und Verkehr benachbarter Staaten willkürlich zu belästigen oder Grundsätze unbeachtet zu lassen, welche das Verhältniss befreundeter Nachbarstaaten stets gebietet und dass die volle Wirksamkeit dieser Grundsätze nicht zweifelhaft sein kann, so lange gegen die Unterthanen des Königreichs Hannover nach gleichen Rücksichten verfahren wird.

Zu den Verhandlungen selbst übergehend, hat der Unterzeichnete — in Beziehung auf die in der gefälligen Note vom 9. d. M. erwähnten, rücksichtlich der

1843 Ueberweisung Königlich-Hannoverscher Landestheile an den Zollverein, nochmals zur Erwägung verstellten Anträge der Herzoglich-Braunschweigschen Commissarien — seine Erklärung nur dahin zu wiederholen, dass die Königlich-Hannoversche Regierung Sich ausser Stande befindet, jene Vorschläge als Basis weiterer Verhandlungen anzunehmen, aus Gründen, welche der Unterzeichnete bereits mehrfach mündlich zu erwähnen Veranlassung gefunden hat.

Wenn danach die in der gefälligen Note vom 9. d. M. in Aussicht gestellte Aufnahme des Harz- und Weser-Districts in den Zollverband weiter in Frage steht, so ist die Hannoversche Regierung auch in diesem Falle bereit, das Ihrige zu der Aufrechthaltung eines möglichst befriedigenden Verhältnisses zwischen den beiden Vereinen beizutragen, so schwer es auch sein mag, eine Uebereinstimmung zwischen den in Aussicht gestellten Anordnungen und den Grundsätzen und dem Geiste der Verträge vom Jahre 1837 aufzufinden. Wie nun aber diese Anordnungen aus einem Zusammenwirken der betheiligten Staaten des Zollvereins hervorgehen und nur durch dieses Zusammenwirken überhaupt ausführbar sind, so erscheinen auch die Grundsätze, welche dabei zur Richtschnur dienen, als gemeinsame Grundsätze jener Staaten, und dieselben werden, indem sie dieselben von ihrer Seite in Anwendung bringen, auch dem andern Theile — der Königlich-Hannoverschen Regierung und den Staaten des Steuervereins — das Recht nicht versagen können und nicht versagen wollen, nach gleichen Grundsätzen zu verfahren.

Die Anordnungen, wie sie bei dem Harz- und Weser-Districte beabsichtigt werden und die Grundsätze, welche dabei in Anwendung kommen, werden daher auch massgebend für die Königlich-Hannoversche Regierung sein müssen, soweit die Verschiedenheit der Verhältnisse dieses überhaupt gestattet.

Der Unterzeichnete erlaubte sich daher in der Conferenz vom 11. d. M. den Antrag:

dass ihm der entworfene Plan über das in dem Harz- und Weser-Districte einzuführende Zollsystem — namentlich aber der, für den Harz-District bestimmte Tarif, die Höhe der einzuführenden Durchgangs-Abgaben und die Art der auf den Haupt-Transito-Strassen anzuwendenden Con-

trolen, sowie die Zollstrassen und die dafür anzuordnenden Zollämter — mitgetheilt werden mögen. 1843

Der Unterzeichnete hatte einer vollen Gewährung seines Wunsches sich nicht zu erfreuen und muss sich erlauben, diesen Antrag hier zu wiederholen, da er sich ohne eine Kenntniss jener Verhältnisse, gänzlich ausser Stande sieht, über die wesentlichsten Puncte die von ihm erwarteten Erklärungen abzugeben, oder, Namens seiner Regierung, Wünsche zu äussern und Anträge zu machen, welche nach den früheren Mittheilungen des Königlich-Preussischen Ministerii der auswärtigen Angelegenheiten an das Ministerium zu Hannover als wesentlicher Zweck der einzuleitenden Verhandlungen bezeichnet worden sind.

Indess gab auch die allgemeine Kenntniss, welche derselbe durch die geehrte Note vom 9. d. M. und durch die in jener Conferenz gegebenen Erläuterungen von den beabsichtigten Anordnungen erhalten hatte, die Veranlassung zu dem Antrage:

> dass die Herzoglich-Braunschweigsche Regierung sich entschliessen möge, wenigstens den Harz-District bei dem Steuervereine zu belassen.

Als Motive jenes Antrags sind in der Conferenz bereits bezeichnet:

a. das, durch den §. 26 des Communion-Harz-Theilungs-Recesses vom 4. October 1788 bestätigte Rechtsverhältniss des freien Verkehrs zwischen dem Harze und den Herzoglich-Braunschweigschen Landen, in welcher Beziehung der Unterzeichnete der Königlich-Hannoverschen Regierung eventuell alle Rechte ausdrücklich hiemit reservirt haben will;

b. die geographische Lage jenes Districts, nach welcher eine wirkliche Verbindung mit dem Zollvereine unmöglich ist, und in welcher Hinsicht gerade in den beabsichtigten Anordnungen, und darin, dass aus dem Harz-Districte ein abgesonderter Zoll-Bezirk gebildet werden soll, das Anerkenntniss liegt, dass derselbe zum Anschluss an den Zollverein ungeeignet sei,

c. die wohl kaum zu verkennende Unzweckmässigkeit der beabsichtigten Anordnung selbst, sowohl in Beziehung auf die betheiligten Unterthanen als auch in Beziehung auf die Staats-Cassen.

Der Unterzeichnete wiederholt hiermit diesen Antrag und erlaubt sich den Wunsch, dass die Herzoglich-

1843 Braunschweigschen Herrn Commissarien ersucht werden, jenen Antrag ihrer Regierung zur Beschlussnahme vorzulegen, indem der Unterzeichnete zu der Bemerkung sich verpflichtet fühlt, dass von den Entschliessungen über jenen Antrag, sowie überhaupt von den speciellern Anordnungen, welche bei dem Harz- und Weser-Districte getroffen werden möchten, die Königlich-Hannoversche Regierung ihre Entschliessungen und Erklärungen über die Verlängerung der Verträge vom Jahre 1837 in den wesentlichsten Beziehungen abhängig zu machen, entschlossen ist.

Da es zur Beförderung der Sache dienen könnte, wenn schon jetzt, unter Vorbehalt weiterer Verständigung, einige der wesentlicheren hier in Frage stehenden Puncte angedeutet werden, so erlaubt der Unterzeichnete sich die nachstehenden Bemerkungen:

1. Für den Fall, dass jener Vorschlag angenommen und der Harz-District dem Steuervereine ferner angeschlossen werden sollte, wird die Königlich-Hannoversche Regierung geneigt sein, die jetzt dem Zollvereine angeschlossenen Landestheile diesem Vereine ferner anzuschliessen;

   für den Fall indess, dass jener Vorschlag abgelehnt werden möchte, wird die Hannoversche Regierung — in consequenter Anwendung des, durch die Trennung des Harz- und Weser-Districts vom Steuervereine in Ausführung kommenden Grundsatzes — auch ihrerseits die Befugniss sich vorbehalten, die mit dem Zollvereine verbundenen Hannoverschen Landestheile zurückzunehmen.

2. In Beziehung auf den in dem Harz-Districte eventuell einzuführenden Tarif — dessen Mittheilung oben erbeten worden ist — muss die Voraussetzung gehegt werden, dass danach die wesentlichsten Geldartikel wenigstens eben so hoch, als es nach den Abgabensätzen des Steuervereins der Fall ist, mit einer Eingangsabgabe belegt, und dass in Beziehung auf die inneren Steuern dort keine, die Interessen des Steuervererreins benachtheiligende Grundsätze angenommen werden. Nur in diesem Falle würde die Königlich-Hannoversche Regierung im Stande sein, auf eine Verlängerung des Vertrages litt. A. vom 1. November 1837 hineinzugehen,

3. Dasselbe würde auch nur dann geschehen können,

wenn in Beziehung auf die, durch den Harz- und Weser-District führenden Strassen, die vollständige Abgabenfreiheit der beiden nach dem Harze führenden Strassen — von Goslar über den Auerhahn nach Clausthal und von Lautenthal durch das Innerste-Thal nach Langelsheim — nach Massgabe des Hildesheimschen Recesses vom 18. Mai 1827 und des Harz-Recesses vom 4. October 1788 anerkannt werden sollte. 1843

4. Für die s. g. Ammenser Strasse wird eine gleiche Freiheit, und für die anderen durch den Harz- und Weser-District führenden erheblicheren Transito-Strassen eine Controle-Abgabe 1 Sgr. für die Pferdelast, und

5. bei den wegen der Durchgangs-Abgaben anzuordnenden Controlen im Allgemeinen jede thunliche Erleichterung, bei den beiden Harzstrassen aber und bei der Ammenser Strasse eine Zoll-Begleitung diesseits in Antrag gebracht.

Da der Unterzeichnete, nach Massgabe seiner In*structionen* sich genöthigt sieht, eine Verhandlung über *die* Fortsetzung der bestehenden Verträge in den oben bezeichneten Puncten von einer Verständigung über die Anordnungen im Harz- und Weser-Districte abhängig sein zu lassen, so würde es seinen Wünschen entsprechen und zur Beförderung der Sache gereichen, wenn jene Verhältnisse zunächst zum Gegenstand der Verhandlungen gemacht werden sollten, wozu der Unterzeichnete jederzeit bereit sein wird.

Schliesslich erlaubt derselbe sich, von den in der Conferenz mündlich erwähnten Vorbehalten nur der landesverfassungsmässigen Zustimmung der Hannoverschen Stände zu den eventuell zu treffenden Vereinbarungen hier nochmals zu gedenken, und auf die mündlich bereits hervorgehobenen grossen Schwierigkeiten hinzudeuten, welche aus der schon weit vorgerückten Jahrszeit hervorgehen werden.

Mit Vergnügen ergreift der Unterzeichnete diese Gelegenheit etc.

Berlin, den 13. October 1843.

(unterz.) Albrecht.

1843

Anlage VII.

An das Königlich-Hannoversche hochlöbliche Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten zu Hannover.

Wir haben bisher gezögert, das Königlich-Hannoversche hochlöbliche Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten mit einer Antwort auf Dessen geehrtes Schreiben vom 28. April d. J. zu versehen, weil Wir die Hoffnung hegten, dass die darin zur Sprache gebrachten künftigen Zoll- und Steuer-Verhältnisse einiger geringerer diesseitiger Gebietstheile sich bei Gelegenheit derjenigen Verhandlungen ordnen würden, welche damals behuf der Regulirung der gegenseitigen Verhältnisse zwischen dem Zoll- und dem Steuervereine, nach dem Ausscheiden des diesseitigen Harz- und Weser-Districts aus Letzterem, noch bevorstanden.

Jene Hoffnung ist indess nicht in Erfüllung gegangen, Wir müssen vielmehr aus den Berichten der diesseitigen Bevollmächtigten, aus den von dem Königlich-Hannoverschen Commissarius, Oberfinanzrath Albrecht in einer unterm 11. d. Mts. gehaltenen Conferenz abgegebenen Erklärungen, und aus der von ihm unterm 13. d. M. an die Königlich-Preussischen Bevollmächtigten gerichteten Note zu Unserm Bedauern die Ueberzeugung entnehmen, dass auf die Annahme der von Uns gemachten Vorschläge, von denen Wir die Beseitigung mancher aus der künftigen Stellung des Harz- und Weser-Districts für beide Theile hervorgehenden Inconvenienzen erwarten zu können glaubten, nicht ferner zu rechnen steht.

Da Wir eine Ueberlassung der Zoll- und Steuerverwaltung in den diesseitigen, in den Zollverein selbst nicht aufgenommenen Gebietstheilen an den Steuerverein nur in der Voraussetzung, dass die von Uns vorgeschlagenen Massregeln bei den höchsten Regierungen des Letzteren eine günstige Aufnahme finden würden, für rathsam und mit den hiesigen Interessen vereinbar erachten konnten, so sehen Wir unter den jetzigen Verhältnissen Uns ausser Stande, auf die deshalb in Antrag gebrachten weiteren Unterhandlungen einzugehen und fühlen Uns verpflichtet, dem Königlich-Hannoverschen hochlöblichen Ministerium der auswärtigen

Angelegenheiten davon nunmehr die dienstergebenste 1843
Anzeige zu machen und wie die Nothwendigkeit, die Verwaltung der sämmtlichen indirecten Abgaben des Landes bei Unserer Zoll- und Steuer-Direction künftig zu vereinigen, sich auch auf den Debit des Salzes in demselben erstrecken muss, so finden Wir Uns zugleich genöthigt, die Convention vom 31. Januar 1837, den Salzdebit in dem Amte Thedinghausen u. s. w. betreffend, der beiden Theilen freigestellten Befugniss gemäss auf den 1. Mai künftigen Jahrs hiermit zu kündigen.

Wir benutzen diese Gelegenheit u. s. w.

Braunschweig, den 25. October 1843.

Herzoglich-Braunschweig-Lüneburgsches Staats-Ministerium.

(unterz.) F. Schulz.

Anlage VIII.

An den Königlich Hannoverschen General-Director etc. Herrn Dommes, und den Königlich Hannoverschen Ober-Finanzrath Herrn Albrecht Hochwohlgeboren.

Die Unterzeichneten beehren sich, dem Königlich-Hannoverschen General-Director etc. Herrn Dommes und dem Königlich-Hannoverschen Ober-Finanzrath, Herrn Albrecht, auf die geehrte Note 13. d. M. ganz ergebenst folgendes zu erwiedern:

Der Königlich-Hannoverschen Regierung ist hinlänglich bekannt, dass der Zollverein nach dem Zollanschluss-Vertrage mit dem Herzogthum Braunschweig die Verpflichtung hat, dessen Harz- und Weser-District auf Verlangen aufzunehmen, dass aber bei den Modalitäten der Aufnahme die Wünsche und Interessen Braunschweigs vorzugsweise leitend sind. In Bezug auf den Vorschlag, den Harz-District bei dem Steuervereine zu belassen, kam es daher auch zunächst auf die Erklärung der Herzoglichen Regierung an, welche ungesäumt eingeholt und dahin ausgefallen ist, dass man sich nicht dazu verstehen könne, den fraglichen Landestheil im Steuervereine zu belassen, und der Zollverein sieht sich darum zu seinem Bedauern ausser Stande, hierin den Wünschen der Königlich-Hannoverschen Regierung nachzukommen.

1843 Die Zoll-Organisation, welche in dem Herzoglichen Harz- und Weser-District mit dem 1. Januar k. J. eintreten soll, ergiebt sich aus den abschriftlich anliegenden Plänen. In dem District links der Leine kommt der Zollvereins-Tarif, und in dem District rechts der Leine der abschriftlich anliegende Tarif zur Anwendung.

Die nähere Bezeichnung der Durchgangs-Strassen und die Bestimmung: ob und welcher Durchgangszoll darauf zu erheben sei, wird der Braunschweigschen Regierung überlassen bleiben. Es ist verabredet, dass der höchste Transitzoll 5 Sgr. für den Zentner sein soll und wird bedauert, dass eine nähere Auskunft darüber nicht ertheilt werden kann, da die Braunschweigschen Commissarien zur Zeit abgelehnt haben, diese Auskunft zu ertheilen.

Die gegenseitigen Rechte und Verpflichtungen aus dem Harz-Recesse von 1788, so wie die Stipulationen wegen Transitfreiheit bleiben hierbei vorbehalten.

Bei dem Tarife für den Harz-District (auf dem rechten Leineufer) hat davon ausgegangen werden müssen, die Tarifsätze möglichst einfach und so niedrig zu halten, dass kein Einschleif von Hannover aus besorglich sei, da letzterer durch die nur leichtere Gesetzgebung in diesem schmalen Gebietsstreifen sonst nicht würde verhindert werden können.

Der halbe Thaler vom Centner bildet hier in viel weiterem Umfange als im Vereins-Zolltarif die Regel: Colonialwaaren und Wein und Taback sollen 1½ ₰ pro Centner, Fabrikate der Regel nach 3 ₰ und nur die Baumwollen- Seiden- und Wollenwaaren 6 ₰ pro Centner zahlen. Diese Sätze sind allerdings etwas geringer als nach dem Hannoverisch-Oldenburgschen Tarife, indessen bleibt beim Zucker und Taback — bei ersterem in Vergleich gegen den Satz vom Zucker für Siedereien und bei letzterem in Vergleich gegen den Hannoverschen Zollsatz von rohen Blättern — der Tarif des Harz-Districts selbst über den Hannoverschen Sätzen, und auch bei den anderen Artikeln ist der Unterschied nicht von dem Belang, dass das Aufkommen des Schleichhandels vom Harz-District aus nach dem Hannoverschen, bei vorausgesetzter Aufrechthaltung der dermaligen Zoll-Cartel-Convention, besorglich werden könnte.

Selbst abgesehen von letzterer Convention aber

würde es schon im eigenen Interesse des Zollvereins 1843
liegen, Waarenanhäufungen in jenem halb ausgeschlossenen Districte nicht zu dulden, weil der Schleichhandel mit den dort geringer versteuerten Waaren sich ebenmässig, selbst vorzugsweise (wegen der im Vergleich gegen Hannover höheren Sätze des Vereins-Zolltarifs) gegen die angrenzenden Gebiete des Zollvereins wenden würde.

Preussen, Namens des Zollvereins, ist unter diesen Umständen noch immer erbötig, die Verträge von 1837 mit den im Jahre 1841 beliebten Veränderungen fortbestehen zu lassen, soweit die Einverleibung des Harz- und Weser-Districts nicht eine Modification herbeiführt. Es wird indess hierbei von der Ansicht ausgegangen werden müssen, dass diese Verträge, das Zoll-Cartel, das Uebereinkommen wegen der Enclaven und die Verkehrs-Erleichterungen in einem innern Zusammenhange stehen und nicht von einander getrennt werden können. Der Zollverein selbst wünscht indess einzelne Zusätze zu jenen Verträgen, namentlich zum Zoll-Cartel, um dessen Wirksamkeit zu sichern; sollte aber die Zeit zur Verhandlung darüber zu kurz erscheinen, so möchte es genügen, die Verträge auf Ein Jahr zu verlängern, um mit Musse über solche Abänderungen verhandeln zu können.

Vorausgesetzt wird hierbei, dass Königlich-Hannoverscher Seits nicht die Absicht ist, die durch das Königreich nach Braunschweig führenden Strassen mit ausserordentlichen Transitzöllen zu belegen.

Bei der vorgerückten Zeit im Jahre ist es aber sehr wünschenswerth, bald davon unterrichtet zu sein, ob die Königlich-Hannoversche Regierung gesonnen ist, die obgedachten Verträge vom Jahre 1837 und 1841 zu erneuern und werden die Herren Commissarien dringend ersucht, Sich baldgefälligst darüber zu äussern.

Die Unterzeichneten benutzen auch diese Gelegenheit, ihren Herren Con-Commissarien die Versicherung ihrer ausgezeichnetsten Hochachtung zu erneuern.

Berlin, den 26. October 1843.

(unterz.) Eichmann. Kühne.

1843

Anlage IX.

Desiderien des Steuervereins, in Beziehung auf die im Herzoglich-Braunschweigschen Harz- und Weser-Districte bei dessen Uebergang an den Zollverein zu treffenden Einrichtungen.

I. Den Schleichhandel betreffend.

1. Erhöhung des Eingangs-Zolles für den rechts der Leine belegenen Bezirk (Harz-District)

für ausländischen Branntwein aller Art, auch Arrak, Rum, Franzbranntwein und versetzten Branntwein, von 3 ℛ auf 6 ℛ pro Zoll-Centner,
für Caffee und Caffeesurrogate,
für Wein,
für Zucker, mit Ausschluss des für inländische Siedereien zum Raffiniren eingehenden Rohzuckers, von 1 ℛ 12 gg auf 3 ℛ pro Zoll-Centner;
für Reis von 12 gg auf 1 ℛ pro Zoll-Centner;
für Südfrüchte und zwar:
für frische Apfelsinen, Citronen, Limonen, Pomeranzen, Corinthen, Kastanien, Mandeln und Rosinen von 12 gg auf 1 ℛ pro Zoll-Centner;
für andere Südfrüchte von 12 gg auf 2 ℛ pro Zoll-Centner;
für Gewürze von 12 gg auf 1 ℛ pro Zoll-Centner;
für Thee von 1 ℛ 12 gg auf 6 ℛ pro Zoll-Centner;

2. Vertragsmässige Zusicherung, das im Harzbezirke angestellte Controlepersonal angemessen zu vermehren, falls dessen Unzulänglichkeit zur Sicherung der steuervereinsländischen Interessen sich herausstellen sollte.

3. Es wird vorausgesetzt, dass die mittelst der Verträge vom 19. October 1841 zwischen Preussen und Braunschweig hinsichtlich der Besteuerung des inländischen Branntweins und Biers getroffenen Vereinbarungen auch im Harzbezirke vollständig zur Anwendung kommen und dass bei dem von dort zur Exportation gelangenden Branntwein keine höhere als die im Königreiche Preussen angeordnete Steuer-Bonification bewilligt werden wird.

II. Regulirung der Steuer- und Zoll-Gränze betreffend

Vereinbarung wegen der in der Feldmark der Stadt

Goslar belegenen Herzoglich-Braunschweigschen Enklaven so wie wegen der Königlich-Hannoverschen und Herzoglich-Braunschweigschen Communion-Besitzungen dahin, dass diejenigen derselben, welche von Königlich-Hannoverschem Gebiete umschlossen sind, dem Steuervereine, die von Herzoglich-Braunschweigschem Gebiete umgebenen dagegen dem Zollvereine beigegeben werden. 1843

III. Erleichterung des Verkehrs betreffend.

1. Ermässigung der für den Harz- und Weser-District bestimmten Durchgangs-Abgabe von 4 ggr pro Zoll-Centner auf eine Controle-Abgabe von 2 ggr pro Pferdelast, vorbehältlich der bei den speciellen Unterhandlungen für andere als die sogenannte Ammenser Strasse etwa noch zu beantragenden Modificationen.

2. Ungehinderter abgabefreier Durchgang der Hannoverschen Staatsposten durch den Harz- und Weser-District.

3. Vertragsmässige Zusicherung, die zur Erhaltung und Beförderung des gegenseitigen Verkehrs erforderlichen Zollämter anordnen zu wollen.

4. Gemeinschaftliche Verständigung über möglichste Erleichterung in der Controle des Transito-Verkehrs, namentlich über die Anordnung einer Waarenbegleitung.

Uebrigens wird

5. vorausgesetzt, dass es in dem Harzbezirke hinsichtlich der Durchgangs-Abgaben bei der Freilassung der nach und von dem Harze führenden Strassen bei der recessmässigen gänzlichen Abgabefreiheit, und ausserdem in Betreff der Durchgangs-Abgabepflichtigkeit überhaupt im Harz- und Weser-Districte dabei sein Bewenden behält, dass nur Kaufmannsgüter zur Abgabe herangezogen werden.

Anlage X.

An den Königlich-Hannoverschen General-Director der indirecten Steuern etc. Herrn Dommes und den Königlich-Hannoverschen Ober-Finanzrath etc. Herrn Albrecht Hochwohlgeboren.

Die Unterzeichneten beeilen sich, diejenigen Erklä-

1843 rungen, welche sie in der gestrigen Conferenz mündlich abgegeben haben, schriftlich dem Königlich-Hannoverschen General-Director der indirecten Steuern Herrn Dommes und dem Königlich-Hannoverschen Ober-Finanzrath Herrn Albrecht Hochwohlgeboren ganz ergebenst zu wiederholen.

Die Verabredungen wegen der Zoll-Einrichtungen im Harz- und Weser-District, wie sie dem Königlich-Hannoverschen Ministerium schon in dem Schreiben vom 11. März und 21. Mai d. J. angekündigt und in der ganz ergebensten Note der Unterzeichneten vom 26. v. M. näher detaillirt sind, hat die Herzoglich-Braunschweigsche Regierung einer ständischen Commission und gegenwärtig wahrscheinlich schon dem Plenum der Stände vorlegen müssen. Die Herzogliche Regierung hat sich darum ausser Stande erklärt, nunmehr auf den Wunsch Hannovers wesentliche Abänderungen bei den verabredeten Zoll-Einrichtungen eintreten zu lassen, und dieselben werden mit dem 1. Januar k. J. ausgeführt werden.

Die Unterzeichneten sind unter solchen Umständen nicht in der Lage, über solche Abänderungen dieser Zoll-Einrichtungen in Verhandlung zu treten, wiewohl sie dafür sorgen werden, dass sowohl die geehrte Note vom 17. d. M., als was etwa noch zur Vervollständigung derselben angeführt werden möchte, sofort zur Kenntniss der Herzoglich-Braunschweigschen Regierung gelange.

Dies schliesst jedoch nicht aus, eine Verständigung über die Zoll-Einrichtungen des Harz- und Weser-Districts zu versuchen, durch welche dieselben mit den gegenseitigen Interessen, vielleicht unter Benutzung der zu machenden Erfahrungen, in grössere Uebereinstimmung gebracht werden würden.

Wenn aber der Herzogliche Harz- und Weser-District mit dem 1. Januar k. J. aus dem Steuervereine ausscheidet und dem Zollvereine in der Weise zutritt, wie solches die Note vom 26. v. M. nachweiset, so fragt sich: ist unter diesen Umständen die Königlich-Hannoversche Regierung in gleicher Art geneigt, die Verträge vom Jahre 1837 und 1841 wegen des Zoll-Cartels, wegen der Enclaven und wegen der Zoll-Erleichterungen fortzusetzen, wie Preussen für sich und

Namens des Zollvereins seine Bereitwilligkeit dazu wiederholt erklärt hat. 1843

Da jene Verträge, wenn eine neue Vereinigung nicht Statt findet, mit dem 1. Januar k. J. ausser Wirksamkeit treten, so ist im Interesse der beiderseitigen Unterthanen eine Erklärung der Königlich-Hannoverschen Regierung über deren Fortsetzung oder über ihr Aufhören ein dringendes Bedürfniss, und die Unterzeichneten legen ihren Herren Con-Commissarien wiederholt den lebhaften Wunsch vor, über diesen wichtigen Gegenstand den Beschluss Ihrer Regierung in kürzester Frist zu erkennen zu geben.

Preussischer Seits wird hierbei wiederholt, dass jene Verträge, als in einem innern Zusammenhange stehend, nicht getrennt werden können, und dass vorausgesetzt werde, Hannover habe nicht die Absicht, die nach Braunschweig führenden Strassen mit ausserordentlichen Transitzöllen zu belegen.

Den status quo als Provisorium noch über den 1. Januar k. J. hinaus fortdauern zu lassen, ist ein Vorschlag, den die Herzoglich-Braunschweigsche Regierung im Voraus abgelehnt hat und dessen Annahme sich nicht empfehlen lässt, wenn man auf die Erklärungen der Königlich-Hannoverschen Commissarien im Jahre 1841 und 1842 und die darauf gegründeten, gegenwärtig wegfallenden Erwartungen zurückgeht, durch welche allein Braunschweig sich bewogen gefunden hat, seinen Harz- und Weser-District für die Jahre 1842 und 1843 noch bei dem Steuervereine zu belassen.

Wegen der Besteuerung innerer Erzeugnisse im Harz- und Weser-Districte können die Unterzeichneten die beruhigende Versicherung ertheilen, dass dieselbe nach den Vereinbarungen mit Preussen mit dem 1. Januar k. J. in eben der Art eintreten wird, wie in den Herzoglichen Hauptlanden.

Mit Vergnügen benutzen die Unterzeichneten auch diese Gelegenheit etc.

Berlin, den 19. November 1843.

(unterz.) Eichmann. Kühne.

1843

Anlage XI.

An den Königlich-Hannoverschen General-Director etc. Herrn Dommes und den Königlich-Hannoverschen Ober-Finanzrath etc. Herrn Albrecht Hochwohlgeboren.

Die Unterzeichneten beeilen sich, die geehrte Note vom 5. d. M. nachstehend ganz ergebenst zu beantworten.

Dieselben machen es sich zur angenehmen Pflicht, wiederholt zu bestätigen, dass im Herzoglich-Braunschweigschen Harz- und Weser-District die Besteuerung des Branntweins und Bieres und die Bonification für die Exportation des Branntweins keine andere als die in Preussen bestehende sein wird.

Auch dürfen dieselben versichern, dass die Grenzbesetzung im Harz-District stets so stark sein wird, um den Verpflichtungen des Zoll-Cartels zu genügen.

Endlich bezweifeln sie nicht, dass es im Wege der Verhandlung gelingen wird, zufriedenstellende Einrichtungen zu treffen:

wegen der Braunschweigschen Enklaven und wegen der Communions-Besitzungen Hannovers und Braunschweigs, wegen des abgabefreien Durchgangs der Hannoverschen Staatsposten durch den Harz- und Weser-District,

wegen der Zollämter zur Erhaltung und Beförderung des gegenseitigen Verkehrs,

wegen möglichster Erleichterung der Controle des Transito-Verkehrs.

Dabei wird niemals die Absicht sein, an den Rechten und Pflichten aus den Verträgen, die zwischen Hannover und Braunschweig bestehen, etwas zu ändern, und wegen der Beschränkung der Transito-Abgaben auf Kaufmannsgüter wird man sich verständigen können.

Zur Verhandlung über diese Gegenstände, mit Zuziehung eines Herzoglich-Braunschweigschen Commissars, dessen schleunige Hersendung zu veranlassen sein würde, sind die Unterzeichneten nach wie vor bereit; allein als Basis der Verhandlung müssen sie wiederholt diejenigen Verabredungen über die Zollverhältnisse des Braunschweigschen Harz- und Weser-Districts bezeichnen, welche zwischen dem Zollverein und Braunschweig schon getroffen und den Königlich-Hannoverschen Com-

missarien bekannt sind, und zugleich die Erneuerung 1843
der Verträge von 1837 und 1841 wegen des Zoll-Cartels, der Enklaven und der Zoll-Erleichterungen unter den wiederholt ausgesprochenen Voraussetzungen.

Einer Erklärung über diese Basis der Verhandlungen sehen die Unterzeichneten bei dem Ablaufe der Zeit mit um so grösserem Interesse entgegen, und benutzen übrigens mit Vergnügen diese Gelegenheit etc.

Berlin, den 7. December 1843.

(unterz.) Eichmann. Kühne.

Anlage XII.

An den wirklichen Geheimen Legationsrath Herrn Eichmann und den wirklichen Geheimen Ober-Finanzrath und General-Director der Steuern, Herrn Kühne Hochwohlgeboren hieselbst.

Die Unterzeichneten beehren sich, auf die gefälligen *Noten* der Königlich-Preussischen Herren Commissarien vom 19. v. und 7. d. M. Folgendes ganz ergebenst zu erwiedern:

In der gefälligen Note vom 19. v. M. haben die Königlich-Preussischen Herren Commissarien die Anfrage gestellt: ob die Königlich-Hannoversche Regierung geneigt sei, die Verträge vom Jahre 1837 und 1841, der Ausscheidung des Herzoglich-Braunschweigschen Harz- und Weser-Districtes ungeachtet, unter den näheren angedeuteten Verhältnissen, fortzusetzen, und dieselben haben dabei wiederholt die Ansicht ausgesprochen, dass die Verträge wegen des Zoll-Cartels, wegen der Enklaven und wegen Abrundung der Zollgrenzen, so wie wegen der Verkehrs-Erleichterungen, in einem inneren Zusammenhange stehen und nicht von einander getrennt werden können.

Die unterzeichneten Commissarien sind vollkommen bereit, wegen der Fortdauer aller drei oben gedachten Verhältnisse die eingeleiteten Verhandlungen fortzusetzen und womöglich eine angemessene Vereinbarung baldigst zu treffen. Wie sehr eine solche Vereinbarung den diesseitigen Wünschen entsprechen würde, geht schon aus dem in den bisherigen Unterhandlungen un-

1843 ausgesetzt bethätigten Bestreben hervor, ein freundschaftliches Fortbestehen des Zollvereins neben dem Steuervereine zu begründen, nachdem die Verhandlungen über die nähere Verbindung beider Vereine durch die von Seiten des Zollvereins erfolgte Ablehnung der, im Interesse der Unterthanen der Steuervereins-Staaten, diesseits für unerlässlich erachteten Vorbedingungen, beseitigt worden sind.

Die geehrte Note vom 7. d. M. gibt den Unterzeichneten eine ihnen erwünschte Veranlassung, sich nochmals über die wesentlichsten Gesichtspunkte, nach welchen, und über die Grundlage, auf welcher sie die bisherigen Verhandlungen geführt haben und ferner zu führen bereit sind, auszusprechen.

Dieselben sind zuvörderst von der Ansicht ausgegangen, dass die dermaligen Verhandlungen, welche die Verhältnisse des Steuervereins und insbesondere des Königreichs Hannover zum Zollverein betreffen, auch nur zwischen der Königlich-Hannoverschen Regierung und der, von der Königlich-Preussischen Regierung vertretenen Gesammtheit des Zollvereins, nicht aber mit den einzelnen Staaten desselben geführt werden, und dass es lediglich dem Ermessen der letzteren hohen Regierung anheimzustellen sei, ob und wie dieselbe der Zustimmung und der Mitwirkung anderer Zollvereins-Staaten sich zu versichern habe, in so weit solches nach der inneren Verfassung des Zollvereins etwa erforderlich sein möchte. Dieselben haben ferner nie bezweifelt, dass eine vollkommene Gleichheit der Rechte gegenseitig werde zugestanden werden, da hier die Interessen insgesammt verbündeter deutscher Staaten in Frage kommen, welche, der grossen Verschiedenheit der Macht und der Ausdehnung ungeachtet, nach der Verfassung des deutschen Bundes, auf völlig gleicher Linie politischer Rechte stehen.

In gleichem Masse haben dieselben stets die Ueberzeugung gehegt, dass jeder Theil dem anderen die Anwendung derselben Grundsätze bereitwilligst einräumen werde, welche derselbe für sich in Anspruch nimmt, und dass in allen Verhältnissen das Princip vollster Gleichmässigkeit eine unbeschränkte Anwendung finden werde.

In Befolgung dieser Grundsätze und durchdrungen von dem Gefühle, wie beklagenswerth eine Störung

der noch zur Zeit bestehenden befriedigenden Verhält- 1843
nisse benachbarter Staaten, Deutschland und dem Auslande gegenüber, sein werde, haben die Unterzeichneten eine vollständige Beibehaltung der jetzigen Vertrags-Verhältnisse in Antrag zu bringen gehabt, und nachdem dieser Antrag abgelehnt, nachdem verschiedene, von beiden Seiten gemachte Vorschläge über eine theilweise Belassung des Herzoglich Braunschweigschen Harz- und Weser-Districts bei dem Steuervereine eine Verständigung nicht herbeigeführt hatten, sind die Unterzeichneten auch dazu bereit gewesen, den Anschluss jenes Districts an den Zollverein als Grundlage der weiteren Verhandlungen anzunehmen und sie haben, zum Zweck dieser Verhandlungen, in der Conferenz vom 18 v. M. und durch die, den Königlich-Preussischen Herrn Commissarien am andern Tage behändigte Zusammenstellung, in Beziehung auf die Zoll-Einrichtungen in jenem Districte, verschiedene Anträge gestellt und Desiderien geäussert, deren Zweckmässigkeit und Mässigung wohl nicht leicht verkannt werden dürften.

In der gefälligen Note vom 19. v. M. ist, nach *damaliger* Lage der Sache, zwar jede weitere Verhandlung abgelehnt, die geehrte fernere Note vom 7. d. M. hält indess in Hinsicht auf die Mehrzahl der erwähnten Punkte eine zufriedenstellende Vereinbarung für möglich, verweis't aber auf die Verhandlungen, welche erst dann begonnen werden sollen, wenn die Herzoglich-Braunschweigsche Regierung abermals einen Commissar hierher gesandt haben werde. Im Allgemeinen ist durch den Inhalt der eben gedachten Note vom 7. d. M. von Königlich-Preussischer Seite anerkannt, dass die, rücksichtlich der Verhältnisse des Harz- und Weser-Districts diesseits aufgestellte Grundlage für fernere Verhandlungen geeignet sei.

Dasselbe ist der Fall in Beziehung auf die theilweise Erneuerung der Verträge vom Jahre 1837 und 1841, in so weit dieselben nicht schon jetzt durch das bevorstehende Ausscheiden der Herzoglich-Braunschweigschen Lande aus dem Steuervereine als beseitigt angesehen werden müssen. Die in den Conferenzen vom 27. und 30. v. M. und vom 4. d. M. Statt gefundenen Verhandlungen liefern dafür den Beweis, und es kann kaum zweifelhaft erscheinen, dass auch hierüber eine Vereinbarung zu Stande kommen werde, falls eine solche in

1843 Beziehung auf die vorhin erwähnten Verhältnisse des Herzoglich-Braunschweigschen Harz- und Weser-Districts erreicht werden sollte.

Denn was zuvörderst die Verlängerung des Zoll-Cartels betrifft, so entspricht es der ernstlichen Absicht und dem dringenden Wunsche der Königlich-Hannoverschen Regierung, dass dem Schleichhandel auf alle Weise entgegengewirkt werde, und dass eine Erneuerung jenes Cartels zu Stande kommen möge. Dieses ist nach den Ergebnissen jener Conferenzen nicht zu bezweifeln, sobald die Anordnungen in den waldigen und bergigen Gegenden des Herzoglich-Braunschweigschen Harz-Districtes so getroffen werden, dass dort dem Schleichhandel in demselben Masse entgegengewirkt werden kann, als solches an den übrigen Grenzen der Fall sein wird. Wenn indess die Anordnungen dort so getroffen werden, wie sie nach der geehrten Note vom 26. October d. J. beabsichtigt waren, so darf mit Recht angenommen werden, dass das Zoll-Cartell von Seiten der Zollvereins-Staaten factisch aufgehoben und dass die Ausführung desselben unmöglich geworden sei, so lange ein Zustand der obgedachten Art geduldet und als unabänderlich betrachtet wird.

In Beziehung auf die Regulirung der gegenseitigen Zollgrenzen wird bei den ferneren Verhandlungen gleichfalls das Princip der möglichsten Gleichheit zur Norm dienen müssen, so dass das Königreich Hannover für den Steuerverein von dem Gebiete der Zollvereins-Staaten an den geeigneten Puncten angemessene Gebietstheile mit einer etwa eben so grossen Bevölkerung wieder erhält; als dem Zollvereine von dem Königreiche Hannover wird überlassen werden. Unter Beobachtung jenes Grundsatzes der Gleichheit ist die Königlich-Hannoversche Regierung geneigt, auch selbst dann, wenn das Zoll-Cartel etwa nicht erneuert werden sollte, über die fortwährende Belassung bereits gegenseitig überwiesener Enclaven unterhandeln zu lassen.

Ueber die Verkehrs-Erleichterungen haben in den obgedachten Conferenzen mehrfache Verhandlungen bereits Statt gefunden, es sind von beiden Seiten Anträge gestellt und Wünsche geäussert, über welche, bei fortgesetzten Verhandlungen, eine Vereinbarung in sichere Aussicht gestellt zu sein scheint.

Wirft man hienach einen Rückblick auf die jetzige

Lage der Verhandlungen, so stellt sich dadurch heraus, 1843
dass die Grundlage, welche denselben von Seiten Hannovers gegeben ist, eben so klar vorliegt, als sie, bei Fortsetzung der Verhandlungen und bei fernerer Anwendung gegenseitiger Nachgiebigkeit, in demselben Masse eine Vereinbarung hoffen lässt, wie solche in den Jahren 1837 und 1841 erreicht worden ist.

Es würde dann zunächst nur darauf ankommen, dass von Seiten der Zollverein-Staaten, in so weit solches noch nicht geschehen ist, eine Erwiederung auf die speciellen Anträge erfolge, welche von den Unterzeichneten sowohl in Beziehung auf den Tarif des Harz-Districts, als auch in Beziehung auf die übrigen Verhältnisse in den bisherigen Verhandlungen gestellt worden sind, so wie dieselben auch ihrer Seits bereit sein würden, die von ihnen zu erwartenden Erklärungen abzugeben. Danach würde sich baldigst übersehen lassen, ob das Fortbestehen des Zoll-Cartels gesichert erscheint, oder ob die Zollvereins-Staaten dasselbe fallen lassen werden, und ob und in wie weit, in dem letzteren Falle, *dieselben* etwa geneigt sein möchten, hinsichtlich der *übrigen* Verhältnisse Vereinbarungen zu treffen, welche, dem jetzt Bestehenden entsprechend, das Wohl der gegenseitigen Unterthanen befördern werden.

Die Unterzeichneten würden nichts mehr beklagen, als wenn durch die gänzliche Ablehnung der wesentlichsten ihrer Anträge die Verhandlungen von Seiten der Zollvereinsstaaten abgebrochen würden, und wenn dadurch vielleicht ein Zustand herbei geführt werden sollte, dessen nachtheilige Folgen sich schwer berechnen lassen, und den zu vermeiden man von Königlich-Hannoverscher Seite stets beflissen gewesen ist.

Konnte auch, nach der geehrten Note vom 19. v. M., es zweifelhaft erscheinen, ob es gelingen werde, eine allgemeine Verständigung über die Verhältnisse der beiderseitigen Vereine herbeizuführen, so hat doch die gefällige Note vom 7. d. M. eine Vereinbarung so sehr in nahe Aussicht gestellt, dass es in der That doppelt zu beklagen sein würde, wenn, in der Mitte der Verhandlungen und vielleicht nur kurze Zeit vor dem Abschlusse einer Vereinbarung, die Zollvereinsstaaten mit der Ausführung von Anordnungen vorschreiten sollten, welche eine Aufhebung des jetzigen Zustandes in sich schliessen und welche einer demnächstigen Verein-

1843 barung in mehrfachen Beziehungen wiederum neue und grosse Schwierigkeiten entgegenstellen.

Die Anordnung eines kurzen Provisorii würde diese Schwierigkeiten zu beseitigen im Stande gewesen sein. Die Unterzeichneten waren nach ihrer Note vom 17. v. M. zu einem solchen Provisorio bereit, und erlaubten sich einen Vorschlag, welcher von Seiten der Königlich-Preussischen Herren Commissarien zu entschieden abgelehnt ist, als dass sie nochmals darauf zurückkommen könnten, wenngleich dieser Vorschlag, ohne die Stellung irgend eines Theils zu gefährden, eine Rechtsgleichheit beobachtete und auf vollständiger Gegenseitigkeit beruhete. Ein anderer Vorschlag, welcher diese Eigenschaften in sich vereinigte, liegt nicht vor.

Wenn, wie sehr zu bedauern sein würde, die Zollvereinsstaaten mit den in Aussicht gestellten Anordnungen, noch vor dem Zustandekommen einer Vereinbarung vorschreiten sollten, und wenn danach von ihrer Seite eine einstweilige Aufhebung des jetzigen Zustandes mit dem 1. Januar k. J. ausgesprochen werden würde, so macht dieses auch von Königlich-Hannoverscher Seite schleunige Anstalten nothwendig, deren Anordnung und Ausführung zum regelmässigen Geschäftskreise der unterzeichneten Commissarien gehören und deren sofortige Rückkehr nach Hannover erfordern. Dieselben haben daher von ihrer Regierung den Befehl erhalten, Berlin für jetzt ohne Verzug zu verlassen, sofern nicht eine sichere Aussicht zu einer schleunigen und befriedigenden Erledigung der Sache sich eröffnen sollte.

Die Unterzeichneten benutzen mit Vergnügen u. s. w.

Berlin, den 9. December 1843.

(unterz.) Dommes. Albrecht.

Anlage XIII.

Erklärung.

Entwurf.

Bei dem herannahenden Ablaufe der Verträge

1. zwischen Hannover und Oldenburg einerseits, und Preussen — für sich und in Vertretung der übrigen Mitglieder des Zoll- und Handelsvereins, und Braunschweig andererseits,

betreffend die steuerlichen Verhältnisse verschiedener Herzoglich-Braunschweigischer Landestheile, 1843
vom 16. December 1841 und

2. zwischen Hannover, Preussen — für sich und in Vertretung der sämmtlichen übrigen Mitglieder des Zoll- und Handelsvereins — Oldenburg und Braunschweig,

betreffend die Erneuerung des unter dem 1. November 1837 abgeschlossenen Vertrages wegen Beförderung der gegenseitigen Verkehrs-Verhältnisse
vom 17. December 1841,

welche Verträge mittelst der von Seiten des Königlich-Hannoverschen Ministerii der auswärtigen Angelegenheiten und des Königlich-Preussischen Ministerii der auswärtigen Angelegenheiten ausgewechselten Declarationen vom 20. December und resp. 24. December 1842 für das Jahr 1843 prolongirt worden sind, und mit Rücksicht auf die Veränderung in den hiedurch berührten Verhältnissen, welche durch den mit dem 1. Januar k. J. eintretenden Uebergang des Herzoglich-Braunschweigschen Harz- und Weser-Districts aus dem Steuervereine in den Zollverein eintreten wird, ist zwischen

der Königlich-Hannoverschen Regierung — für sich und in Vertretung der übrigen Mitglieder des Steuervereins, —

und

der Königlich-Preussischen Regierung — für sich und in specieller Vertretung der Herzoglich-Braunschweigschen Regierung, so wie im Namen der sämmtlichen übrigen Mitglieder des Zoll- und Handels-Vereins —,

die nachstehende Uebereinkunft verabredet und geschlossen worden.

Art. 1. Hinsichtlich des Eingangs unter 1. erwähnten Vertrages vom 16. December 1841, betreffend die steuerlichen Verhältnisse verschiedener Herzoglich-Braunschweigscher Landestheile, behält es bei dessen Erlöschen am 31. December d. J. sein Bewenden.

Art. 2. Von dem Wunsche beseelt, den redlichen Verkehr zwischen den Unterthanen der zu den beiderseitigen Vereinen gehörigen Staaten auch ferner die möglichsten Begünstigungen geniessen zu lassen, wollen die hohen contrahirenden Theile den Eingangs unter 2.

1843 gedachten Vertrag vom 17. December 1841 wegen Beförderung der gegenseitigen Verkehrs-Verhältnisse vorläufig auch ferner unter den folgenden Modificationen und näheren Bestimmungen aufrecht erhalten.

Art. 3. Die Uebereinkunft wegen Unterdrückung des Schleichhandels, Anlage A. des Vertrages vom 17. December 1841 tritt mit dem 1. Januar 1844 zwar ausser Kraft, indessen werden die contrahirenden Theile über den Abschluss einer anderweitigen Vereinbarung zur Unterdrückung des Schleichhandels baldigst in Verhandlung treten. Schon gegenwärtig ertheilen dieselben sich die Zusicherung, auch vom 1. Januar 1844 ab, wie bisher, dem Schleichhandel aus ihren respectiven, Gebieten in die Gebiete des andern contrahirenden Theils nicht nur in keiner Weise förderlich sein, sondern auch demselben soviel als thunlich durch administrative Anordnungen und angemessene Instructionen ihrer betreffenden Behörden entgegenwirken zu wollen.

Art. 4. Die Uebereinkünfte

Anlage B. des Vertrages vom 17. December 1841, betreffend den erneuerten Anschluss der Grafschaft Hohnstein und des Amtes Elbingerode an das Zollsystem Preussens und der übrigen Staaten des Zollvereins, nebst der Uebereinkunft zwischen Hannover und Preussen von demselben Tage, wegen der gleichen Besteuerung innerer Erzeugnisse in diesen Landestheilen,

Anlage C. wegen des Anschlusses des südlichen Theiles des Amtes Fallersleben an den Zollverein, imgleichen die Uebereinkunft zwischen Hannover und Braunschweig von demselben Tage, wegen der gleichen Besteuerung innerer Erzeugnisse in diesem Landestheile,

Anlage D., betreffend den erneuerten Anschluss verschiedener Preussischer Gebietstheile an das Steuersystem Hannovers und der übrigen Staaten des Steuer-Vereins,

bleiben in Ausführung.

Art. 5. Die Bestimmungen der Uebereinkunft Anlage E. des Vertrages vom 17. December 1841 werden auch ferner, jedoch, in Folge der mit dem 1. Januar 1844, hinsichtlich des Herzoglich-Braunschweigschen Harz- und Weser-District, eintretenden Veränderung,

mit Ausnahme ihrer Anwendung auf diesen District als 1843
bisherigen Bestandtheil des Steuervereins, in Kraft bleiben. Indem dieser District künftig dem Zollvereine angehören wird, werden auf die Einfuhren aus dem Steuer-Vereine in denselben alle diejenigen Zoll-Einrichtungen Anwendung finden, welche in Gemässheit der gedachten Uebereinkunft und der durch dieselbe erneuerten Uebereinkunft vom 1. November 1837 bei der Einfuhr aus dem Steuervereine in das Gebiet des Zoll-Vereins Statt gefunden haben und auch ferner Statt finden werden, soweit der für den Harz- und Weser-District anzunehmende Tarif der Eingangs-Abgaben nicht noch günstigere Sätze enthalten sollte.

Art. 6, Was insonderheit den Durchgangszoll betrifft, so wird

a. vorbehältlich einer, mit möglichster Beschleunigung einzuleitenden besondern Unterhandlung wegen weiterer Ermässigung der in dem Herzoglich-Braunschweigschen Harz- und Weser-Districte zu erhebenden Durchgangs-Abgaben, Herzoglich Braunschweigscher Seits auf keiner der durch diesen District führenden Strassen ein höherer Zoll, als 5 Sgr. vom Zoll-Centner erhoben werden, wobei Hannover auf den Grund der bestehenden älteren recessmässigen Berechtigungen seine Ansprüche auf gänzliche Durchgangs-Zollfreiheit auf den nach und von dem Harze führenden Strassen sich vorbehält;

b. wenn beim Transit durch das Gebiet des Zollvereins oder des Steuer-Vereins, es möge dieser Transit unmittelbar oder nach vorgängiger Lagerung in öffentlichen Niederlagen Statt finden, das Gebiet eines dieser Vereine mehrere Male berührt wird, in keinem Falle für diesen mehrmaligen Durchgang im Ganzen mehr, als die allgemeine tarifmässige Durchgangs-Abgabe, zur Erhebung kommen.

Ueber die in dieser Beziehung erforderlichen Controlen wird man sich unverzüglich verständigen.

c. diejenigen Bestimmungen der mehrgedachten Uebereinkunft E., welche den Durchgang auf solchen Strassen betreffen, die den Herzoglich-Braunschweigschen Harz- und Weser-District nicht berühren, bleiben aufrecht erhalten.

Art. 7. Die Herzoglich-Braunschweigschen Gebietstheile

1843 1. das zum Weser-Districte gehörige Amt Thedinghausen,
2. die im Fürstenthume Hildesheim belegenen Enclaven Bodenburg und Oestrum,
Oelsburg,
Ostharingen,
3. die in der Feldmark der Stadt Goslar belegenen sämmtlichen Herzoglichen Enclaven und
4. das in der Stadt Goslar belegene Kloster Frankenberg sammt Zubehör,

verbleiben in dem Steuervereine unter denselben, die Erhebung und Verwaltung der Ein-, Aus- und Durchgangs-Abgaben, und der innern Consumtions-Abgaben, die Revenüentheilung, die Anstellungs- und Ressort-Verhältnisse der Beamten u. s. w. betreffenden Bestimmungen, welche hinsichtlich der dem Steuervereine angeschlossenen Königlich-Preussischen Landestheile nach der Uebereinkunft Litt. D. vom 17. December 1841 Statt finden: jedoch wird in dem Amte Thedinghausen und in den übrigen oben genannten Enclaven die Salzversorgung auch ferner von Königlich-Hannoverscher Seite auf den Grund der bisher darüber bestandenen Vereinbarungen erfolgen.

Die Herzoglich-Braunschweigsche Regierung ist damit einverstanden, dass das nach Vorstehendem auf dieselbe übergehende Recht zur Ernennung der Cassenbeamten und Steueraufseher im Innern in dem Amte Thedinghausen erst in den Fällen der Erledigung der jetzt besetzten Stellen in Ausübung treten werde.

In Beziehung auf die oben genannten Landestheile bleiben die zwischen den Steuervereinsstaaten bestehenden Steuer- und Zoll-Cartel-Bestimmungen in Kraft.

Art. 8. Nicht minder verbleiben in dem Steuervereine die in der Stadt Goslar und in deren Feldmark befindlichen Königlich-Hannoverschen und Herzoglich-Braunschweigschen Communion-Besitzungen, als:

1. in der Stadt, das Zehntgebäude und der Vitriolhof,
2. in der Feldmark, die Stollen-Wohnungen, nach Massgabe der Bestimmungen des desfallsigen Vertrages vom 14. März 1835,

wogegen die im Harz-Districte belegenen Communion-Besitzungen, unter Anwendung der Bestimmungen der Uebereinkunft C. vom 17. December 1841 wegen des Anschlusses des südlichen Theils des Amtes Fallersleben

an den Zollverein und der Uebereinkunft zwischen 1843
Hannover und Braunschweig, wegen der Besteuerung innerer Erzeugnisse in diesem Gebietstheile von demselben Tage, dem Zollvereine angeschlossen werden.

Art. 9. Die gegenwärtige mit dem 1. Januar 1844 in Ausführung tretende Uebereinkunft ist zunächst auf den Zeitraum von sechs Monaten, bis zum 1. Juli 1844, jedoch mit der Verabredung geschlossen worden, dass dieselbe, wenn deren Aufkündigung von der einen oder andern Seite nicht bis zum 1. Juni 1844 erfolgen sollte, noch bis zum letzten December desselben Jahrs gültig sein, dann aber stets bis zum Ablauf des folgenden Jahrs in Kraft bleiben wird, insofern nicht sechs Monate vorher eine Aufkündigung Statt gefunden haben sollte.

Ueber die vorstehende Verabredung ist von dem Königlich-Hannoverschen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten (Königlich - Preussischen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten — Herzoglich-Braunschweig-Lüneburgschen Staats-Ministerium) die gegenwärtige Erklärung ausgefertigt und gegen eine gleichlau*tende Erklärung* des Königlich-Preussischen Ministe*riums* der auswärtigen Angelegenheiten (Herzoglich-Braunschweig-Lüneburgschen Staats-Ministeriums) ausgewechselt worden.

Hannover, (Berlin, Braunschweig)
den ten December 1843.

Anlage XIV.

Verhandelt Berlin, den 16. *December* 1843.

Da es den fortgesetzten Bemühungen der unterzeichneten Königlich - Hannoverschen und Königlich-Preussischen Commissarien nicht gelungen ist, in Beziehung auf den mit dem 31. d. M. bevorstehenden Ablauf der durch die Ministerial-Declarationen vom 24. und 20. December v. J. für das Jahr 1843 prolongirten Verträge

1. zwischen Hannover und Oldenburg einerseits, und Preussen — für sich und in Vertretung der übrigen Mitglieder des Zoll- und Handelsvereins — und Braunschweig andererseits,

   betreffend die steuerlichen Verhältnisse verschiedener Herzoglich-Braunschweigscher Landestheile, vom 16. December 1841, und

1843 2. zwischen Hannover, Preussen — für sich und in Vertretung der sämmtlichen übrigen Mitglieder des Zoll- und Handelsvereins — Oldenburg und Braunschweig,

betreffend die Erneuerung des unter dem 1. November 1837 abgeschlossenen Vertrages wegen Beförderung der gegenseitigen Verkehrs-Verhältnisse

vom 17. December 1841, zu einer definitiven, und alle von beiden Seiten aufgestellten Desiderien umfassenden oder erledigenden vertragsmässigen Regulirung der künftigen Zoll-, Steuer- und Verkehrs-Verhältnisse zwischen beiden Vereinen zu gelangen: so haben dieselben, bei dem Drange der noch übrigen kurzen Zeit, sich zu dem Verhältnisse, mit Aussetzung der Punkte, bei welchen eine sofortige Verständigung nach Lage der Sache nicht zu erreichen war, eine vorläufige Uebereinkunft zu entwerfen, welche in der Form gegenseitig auszuwechselnder Ministerial-Declarationen abzufassen, mit dem 1. Januar k. J. in Kraft zu setzen, demnächst aber, nach Massgabe des Erfolgs der möglichst bald einzuleitenden weiteren Verhandlungen, entweder durch nachträgliche Verabredungen zu vervollständigen, oder durch den Abschluss eines neuen, umfassenderen Vertrages wieder zu beseitigen sein würde.

Das Resultat dieses Versuchs ist dem gegenwärtigen Protocolle in dem Entwurfe einer von den betreffenden Ministerien auszuwechselnden Declaration beigefügt worden.

Hiebei fanden:

1. zuvörderst die Königlich-Hannoverschen Commissarien sich veranlasst, die schon früher abgegebene Erklärung zu wiederholen, dass sie durch ihre Instructionen nicht autorisirt seien, zu der in diesem Entwurfe enthaltenen Uebereinkunft die Zustimmung ihrer allerhöchsten Regierung zu erklären, dass sie indess bei der dermaligen Lage der Sache sich dem Versuche, ohne alle für ihre Regierung daraus hervorgehende Verbindlichkeit mit den Königlich-Preussischen Commissarien in die Erwägung der Mittel einer vorläufigen Verständigung einzugehen, sich nicht hätten entziehen wollen, und den Entwurf ihrer allerhöchsten Regierung zur weiteren Beschlussnahme sofort vorlegen würden.

Die Königlich-Preussischen Commissarien erwiederten hierauf, dass allerdings das in der Anlage verzeichnete Resultat der gemeinsamen Besprechungen lediglich

als ein nur von den beiderseitigen Commissarien, unter 1843
dem vollen Vorbehalte der Genehmigung der betheiligten Regierungen und ohne specielle Instructionen ausgegangener Vermittelungs-Versuch, auch von ihrer Seite nur um so mehr angesehen werden könne, als die Zeit gefehlt, um die so wesentlich dabei betheiligte Herzoglich-Braunschweigsche Regierung davon unterrichten und um deren Ansichten befragen zu können. In letzterer Beziehung werde Preussischer Seits mit der grössten Beschleunigung das Erforderliche eingeleitet werden.

2. Für den Fall der allseitigen Genehmigung der Uebereinkunft ward zur möglichsten Vermeidung von Zeitverlust für das Angemessenste erachtet, dass die Declarationen des Königlich-Preussischen Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten und des Herzoglich-Braunschweigschen Staats-Ministerii von Berlin und Braunschweig aus unmittelbar an den Königlich-Preussischen Gesandten in Hannover gesendet würden, um sie gegen die gleichlautenden Declarationen des Königlich-Hannoverschen Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten auszutauschen.

3. Die Königlich-Hannoverschen Commissarien bemerkten, dass sie auf eine Zustimmung ihrer Regierung vielleicht mehr würden hoffen dürfen, wenn die Herzoglich-Braunschweigsche Regierung sich bewogen finden lassen wollte, eine vorläufige weitere Ermässigung der Durchgangs-Abgaben in dem Harz- und Weser-Districte eintreten zu lassen, und dass sie daher den dringenden Wunsch aussprechen müssten, es möge der Königlich-Preussische Commissarius, welcher etwa nach Braunschweig abgeordnet werden dürfte, um in mündlicher Rücksprache über die bisherige Verhandlung und die Lage der Sache nähere Auskunft zu geben und hiedurch der Herzoglichen Regierung eine schleunigere Beschlussnahme möglich zu machen, instruirt werden, die Vermittelung der Königlich-Preussischen Regierung wegen einer solchen sofortigen Durchgangs-Abgaben-Ermässigung eintreten zu lassen.

Von den Königlich-Preussischen Commissarien ward hierauf erwiedert, dass der nach Braunschweig unverweilt abzuordnende Commissarius den Auftrag erhalten werde, bei der Herzoglich-Braunschweigschen Regierung die fragliche Zoll-Ermässigung auf das Angelegentlichste zu befürworten.

1843 4. Die Königlich-Preussischen Commissarien glaubten, in Beziehung auf die wegen eines neuen Zoll-Cartels und der übrigen noch zu erledigenden Gegenstände baldigst zu eröffnenden Verhandlungen hier schon jetzt den dringenden Wunsch aussprechen zu müssen, dass das vom Zollvereins-Gebiete und der Weser umschlossene Königlich-Hannoversche Amt Polle und die Stadt Bodenwerder, zur Vermeidung der nöthigen Umstellung wider den Schleichhandel, dem Zollvereine angeschlossen werden möge, was von ihrer Regierung als ein besonders wichtiger Gegenstand der zu eröffnenden Verhandlungen angesehen werde.

5. Nachrichtlich ward noch vermerkt, dass über verschiedene, die künftigen Verhältnisse zwischen den beiden Vereinen betreffende gegenseitige Wünsche und Anträge vorläufige Besprechungen Statt gehabt haben, welche demnächst bei Gelegenheit der Verhandlungen über das Zoll-Cartel u. s. w. wieder aufzunehmen sein würden.

G. w. o.

DOMMES. ALBRECHT. EICHMANN. KÜHNE.

Anlage XV.

An das Königlich-Preussische Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten zu Berlin.

Die diesseitigen Commissarien, General-Director Dommes und Ober-Finanzrath Albrecht, haben bei ihrer in diesen Tagen erfolgten Rückkehr von Berlin, ehegestern über die Resultate ihrer Verhandlungen wegen Erneuerung der, zwischen den Staaten des Steuervereins und des Zollvereins in den Jahren 1837 und 1841 geschlossenen Verträge, der hiesigen Regierung Bericht erstattet und diejenige vorläufige Vereinbarung zur Genehmigung vorgelegt, welche nach Inhalt eines, am 16. d. M. zu Berlin aufgenommenen Protocolles mit den Königlich-Preussischen Commissarien, unter Vorbehalt der Genehmigung der betheiligten Regierungen, geschlossen worden ist.

Wenngleich diese Vereinbarung in mehreren sehr wesentlichen Punkten den diesseitigen Wünschen und den Interessen des hiesigen Königreichs nicht ganz entspricht, so legt doch die diesseitige Regierung einen zu

hohen Werth auf die Fortdauer der bisherigen freund- 1843
schaftlichen Beziehungen der Staaten des Steuervereins zu den Staaten des dortigen Zollvereins, als dass sie nicht, auch in einer nur theilweisen Erneuerung jener Verträge einen geeigneten Weg erblicken sollten, auf welchem, durch weitere Verhandlungen, eine dauernde und den Interessen aller Theile möglichst entsprechende Vereinbarung später zu Stande gebracht werden kann.

Es gereicht mir daher zum Vergnügen, Ew. Excellenz die Anzeige hiedurch machen zu können, dass jene commissarische Verabredung die Genehmigung der hiesigen Regierung bereits gefunden hat, und dass die Auswechselung diesseitiger Ministerial-Erklärungen gegen gleichlautende Erklärungen der dortigen und der Herzoglich-Braunschweigschen Regierung, der getroffenen Verabredung gemäss, durch die Vermittlung der hiesigen Königlich-Preussischen Gesandtschaft Statt finden kann, sobald bei derselben die Erklärungen des Königlich-Preussischen Ministerii der auswärtigen Angelegenheiten und des Herzoglich-Braunschweigschen Staats-Ministerii eingegangen sein werden. Für den Fall, dass die Zustimmung in Braunschweig Schwierigkeiten finden sollte, bin ich von des Königs Majestät ausdrücklich angewiesen worden, Ew. Excellenz gefällige kräftige und schleunige Einwirkung zur Erreichung des gemeinsamen Zweckes ergebenst in Anspruch zu nehmen.

Ich benutze u. s. w.

Hannover, den 21. December 1843.

Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten.

(unterz.) G. v. Schele.

Anlage XVI.

Patent, die Steuer- und Verkehrs-Verhältnisse zwischen dem Königreiche Hannover und dem Herzogthume Braunschweig und den übrigen Staaten des Zollvereines betreffend.

Wir Ernst August, von Gottes Gnaden König von Hannover, Königlicher Prinz von Grossbritannien und Irland, Herzog von Cumberland, Herzog zu Braunschweig und Lüneburg u. s. w. u. s. w. fügen hiemit zu wissen:

Nachdem Unseren wiederholten Bemühungen nicht

1843 gelungen ist, eine vollständige Erneuerung der zwischen den Staaten des Steuervereines und den Staaten des Zollvereines in den Jahren 1837 und 1841, über die gegenseitigen Steuer-, Zoll- und Verkehrsverhältnisse geschlossenen Verträge zu erreichen, und nachdem eine von Unserer und der Königlich-Preussischen Regierung über eine einstweilige und theilweise Fortsetzung jener Verträge getroffene vorläufige Uebereinkunft die Zustimmung der Herzoglich-Braunschweigschen Regierung nicht erhalten hat, von Seiten der Herzoglichen Regierung vielmehr durch die unter dem 20. d. M. erlassenen gesetzlichen Bestimmungen die Trennung aller Herzoglichen Lande vom Steuervereine und damit die Auflösung der bis jetzt bestehenden Verträge ausgesprochen worden ist;

so sehen wir Uns dadurch zu nachstehenden Erklärungen und Bestimmungen hiemit veranlasst:

I.

In Beziehung auf innere Verhältnisse des Steuervereins.

§. 1. Durch die auf den 1. Januar 1844 bevorstehende Trennung aller Herzoglich-Braunschweigschen Landestheile vom Steuervereine erlöschen für die Folgezeit, in Beziehung auf jene Landestheile, alle gegenseitigen Rechte und Verbindlichkeiten, welche durch die bisherige Steuer-Vereinigung bedingt wurden.

An jenem Tage treten daher namentlich folgende Verträge ausser Wirksamkeit:

Der Vertrag vom 1. Mai 1834, betreffend die Annahme eines gleichmässigen und gemeinschaftlichen Steuersystems von Seiten Hannovers und Braunschweigs, mit Vorbehalt jedoch der nach Art. 35 lit. a. dieses Vertrages auch ferner in Kraft bleibenden früheren Vertrags-Bestimmungen.

der Vertrag vom 14. März 1835, das mit der Herzoglich-Braunschweigschen Regierung geschlossene Steuer- und Zoll-Cartel, und der Vertrag von demselben Tage, die Ausführung der Steuer- und Zollvereinigung in den beiderseitigen Communion-Besitzungen betreffend;

der Vertrag vom 7. Mai 1836, wegen Annahme eines gleichmässigen Steuersystems von Hannover, Oldenburg und Braunschweig, so wie das am 27. Junius

1836 von den gedachten Staaten abgeschlossene Steuer- 1843
und Zoll-Cartel, in so weit Braunschweig als Mit-Contrahent an diesen Verträgen Theil genommen hat;

und der Vertrag vom 16. December 1841, die steuerlichen Verhältnisse verschiedener Herzoglich-Braunschweigscher Landestheile betreffend.

§. 2. Die mit dem Steuervereine bisher verbundenen, mit dem 1. Januar 1844 davon zu trennenden Herzoglich-Braunschweigschen Landestheile sind, in Beziehung auf die Steuern des hiesigen Königreichs, von jenem Tage an als Ausland zu behandeln. An den Gränzen derselben treten an jenem Tage die Steuergesetze des Königreichs in Wirksamkeit.

§. 3. Die in der Verordnung vom 15. Mai 1835 in den §§. 5, 6 und 8 in Beziehung auf den Verkauf des Salzes und der Spielkarten, so wie rücksichtlich der Ausfuhr der Pflasterkiesel getroffenen, durch die Steuer-Vereinigung mit Braunschweig bedingten Bestimmungen werden in der Art hierdurch aufgehoben und abgeändert, dass dabei die vor der Steuer-Vereinigung in Wirksamkeit gewesenen Bestimmungen wiederum *eintreten.*

§. 4. Der nach der Uebereinkunft lit. C. vom 17. December 1841 dem Zollvereine angeschlossene südliche Theil des Amts Fallersleben wird mit dem 1. Januar 1844 dem Steuervereine wieder angeschlossen. Es treten demnach dort die in dem §. 2 der Verordnung vom 25. December 1841 genannten zollvereinsländischen Gesetze und die auf den Grund derselben getroffenen Bestimmungen am 1. Januar 1844 ausser Wirksamkeit und dagegen die im §. 1 jener Verordnung genannten Steuergesetze des Königreichs wieder in Kraft.

Die bis zum 31. December d. J. einschliesslich bei den Gerichten zur Anzeige gebrachten Steuer- und Zoll-Contraventionen sollen indess noch nach den bis dahin in Wirksamkeit gewesenen Gesetzen untersucht und bestraft werden.

II.

In Beziehung auf das Verhältniss der Steuervereins-Staaten zu den Staaten des Zollvereines.

§. 5. Da eine allgemeine Erneuerung der zwischen den Staaten des Steuervereines und den Staaten des

1843 Zollvereins wegen Beförderung der gegenseitigen Verkehrsverhältnisse am 1. November 1837 und 17. December 1841 geschlossenen, später bis zum Ablaufe des Jahres 1843 verlängerten Verträge nicht Statt gefunden hat, so treten diese Verträge unter den nachstehenden Beschränkungen am 1. Januar 1844 ausser Wirksamkeit.

§. 6. Die Uebereinkunft lit. A. vom 1. November 1837 und 17. December 1841 wegen Unterdrückung des Schleichhandels tritt danach am 1. Januar 1844 zwar ausser Kraft, es bleiben indess die zur Unterdrückung des Schleichhandels im administrativen Wege zu treffenden Anordnungen vorbehalten.

Die bis zum 31. December d. J, einschliesslich bei den Gerichten zur Anzeige gebrachten Steuer- und Zoll-Contraventionen sollen noch nach den bis dahin in Wirksamkeit gewesenen Bestimmungen untersucht und bestraft werden.

§. 7. Die Uebereinkunft lit. B. vom 1. November 1837 und vom 17. December 1841, den Anschluss der Grafschaft Hohnstein und des Amts Elbingerode an den Zollverein betreffend, so wie die Uebereinkunft von demselben Tage wegen der Besteuerung innerer Erzeugnisse in jenen Landestheilen;

desgleichen die Uebereinkunft lit. D. von jenen Tagen, betreffend den Anschluss Königlich-Preussischer Landestheile an den Steuerverein;

bleiben einstweilen und bis auf weitere Anordnung in bisherigem Masse in Ausführung.

§. 8. Die Uebereinkunft lit. C. vom 17. December 1841 wegen des Anschlusses des südlichen Theils des Amts Fallersleben an den Zollverein, so wie die Uebereinkunft von demselben Tage, die Besteuerung innerer Erzeugnisse in dem gedachten Landestheile betreffend, treten am 1. Januar 1844 ausser Kraft, und es wird jener Landestheil nach §. 4 des gegenwärtigen Patents dem Steuervereine wieder angeschlossen.

§. 9. Die Uebereinkunft lit. E. vom 1. November 1837 und 17. December 1841 wegen Erleichterung des gegenseitigen Verkehrs tritt in Beziehung auf das Herzogthum Braunschweig am 1. Januar 1844 ausser Kraft, bleibt indess in Beziehung auf die übrigen Zollvereins-Staaten einstweilen und bis auf weitere Anordnung in Ausführung.

§. 10. Der §. 2 der Verordnung vom 19. December 1837 — durch welchen in Gemässheit der mit den Zollvereins-Staaten getroffenen Verabredungen und als Erwiederung der nach dem Vertrage lit. E. vom 1. November 1837 den Producten der Steuervereins-Staaten zugestandenen Zollermässigungen eine Herabsetzung der Eingangsabgabe für das aus den Staaten des Zollvereines einzuführende Getreide verfügt worden war — tritt, in Beziehung auf die Herzoglich-Braunschweigschen Lande mit dem 1. Januar 1844 ausser Kraft. Von diesem Tage an unterliegt das aus den gedachten Landen einzuführende Getreide denjenigen Abgaben, welche durch den allgemeinen Eingangssteuer-Tarif und durch die Verordnung vom 7. März 1836 angeordnet worden sind. 1843

Wir befehlen, so viel die Verlängerung der bestehenden Verträge anlangt, unter verfassungsmässiger Mitwirkung Unserer getreuen Stände, so viel aber den sonstigen Inhalt dieses Patents anbetrifft, unter der bei Dringlichkeit der Umstände gebotenen Bezugnahme auf den §. 122 des Landesverfassungs-Gesetzes vom 6. *August* 1840, dass die vorstehenden Anordnungen vom 1. Januar 1844 an in Ausführung gebracht werden sollen.

Dieses Patent ist in die erste Abtheilung der Gesetz-Sammlung einzurücken.

Gegeben Hannover, den 31. December 1843.

Ernst August.

G. Frhr. v. Schele.

17.

Acte rendu par le gouverneur-général anglais de l'Inde, le 13. mars 1843, pour expliquer et amender la loi relative à l'esclavage dans les territoires de la Compagnie des Indes-Orientales.

1°. Il est arrêté et déclaré qu'aucun officier public ne pourra en exécution d'un arrêt ou ordre de justice, ou pour faire assurer le paiement d'une rente ou d'un

1843 revenu à vendre ou faire vendre une personne ou le droit au travail compulsoire ou aux services d'une personne en se fondant sur ce que cette personne est en état d'esclavage.

2°. Il est déclaré et arrêté que nuls droits résultant d'une propriété prétendue sur la personne et les services d'un autre comme esclave, ne seront reconnus et protégés par une cour civile ou criminelle, ou par un magistrat quelconque dans les territoires de la Compagnie des Indes-Orientales.

3°. Il est arrêté et ordonné qu'aucune personne qui aura acquis quelque propriété par son industrie ou par l'exercice d'un art, métier ou profession quelconque, ou par héritage, transport, donation ou legs, ne sera dépossédée de cette propriété ou empêchée d'en prendre possession, sous prétexte qu'elle ou la personne de qui vient la propriété était esclave.

4°. Il est ordonné que tout acte qui, commis contre un homme libre, serait une offense punie par la loi, aura le même caractère, s'il est commis contre une personne quelconque sous le prétexte qu'elle est en condition d'esclave.

18.

Notification du gouverneur-général anglais de l'Inde du 13. mars 1843, relative à l'abolition de l'esclavage dans le Scinde.

Le gouverneur-général fait savoir que tous les actes du Parlement pour l'abolition de l'esclavage et la suppression du commerce des esclaves, auront plein et entier effet dans toutes les parties du Scinde qui sont en ce moment ou seront par la suite occupées par l'armée anglaise.

Le gouverneur du Scinde prendra telle mesure que son Excellence jugera la plus propre à mettre à exécution cet ordre et à le faire connaître au public.

19.

Notification du gouverneur-général anglais de l'Inde du 13. mars 1843, relative à l'abolition des droits de transit dans le Scinde, et à la libre navigation de l'Indus.

Le gouverneur-général a la satisfaction d'annoncer l'abolition totale et immédiate de tous les droits de transit dans toutes les parties du Scinde qui sont en ce moment ou seront par la suite occupées par l'armée.

La navigation de l'Indus est libre pour toutes les nations.

20.

Traité entre les royaumes de Prusse et de Hanovre concernant la navigation sur l'Ems. Conclu et signé à Berlin le 13. mars 1843.

(Gesetz-Sammlung für die Königl. Preussischen Staaten 1843 Nro. 20. v. 13. Juni.
Gesetz-Sammlung für das Königreich Hannover 1843. 1ste Abtheil. Nro. 22. v. 19. Juni.)

Um die in dem Staatsvertrage zwischen der Krone Preussen und Hannover vom 29. Mai 1815, so wie in der Wiener Kongressacte vom 9. Juni 1815. enthaltenen Verabredungen über die Bestimmung einer Schifffahrtsabgabe auf der Ems zur Ausführung zu bringen, zugleich aber auch der Emsschifffahrt durch Beseitigung mancher seither bestandenen Hindernisse und durch Einrichtung neuer, die bessere Benutzung dieses Flusses bezweckenden Anlagen eine grössere Erleichterung und Ausdehnung zu verschaffen, haben

Seine Majestät der König von Preussen
Allerhöchst Ihren Generalconsul, den Geheimen Regierungsrath August von Forckenbeck,

1843 Ritter des rothen Adlerordens dritter Klasse mit der Schleife u. s. w., und

Seine Majestät der König von Hannover Allerhöchst Ihren Hofrath Friedrich Ernst Witte, Ritter des Guelphenordens vierter Klasse u. s. w.

zu Ihren Bevollmächtigten ernannt, welche nach vorhergegangener Verhandlung, unter dem Vorbehalte der Ratification, über folgenden Vertrag übereingekommen sind:

Art. 1. Die Königlich Hannoversche Regierung erneuert und wiederholt unter Bezugnahme auf die Bestimmungen des Protokolles vom 26. April 1820. wegen Schiffbarmachung der Ems, in deren Gemässheit sie bereits einen Kanal und eine Reihe von Werken verschiedener Art auf dem ihrer Hoheit unterworfenen Theile der Ems ausgeführt hat, um dort die Befahrung der Ems möglich zu machen, die gleichfalls daselbst übernommene Verpflichtung, die Schiffbarkeit der Ems innerhalb der Hannoverschen Landesgränze auch ferner in dem vertragsmässigen Zustande zu erhalten.

Art. 2. Da indessen den gemachten Erfahrungen zufolge die von der Emsschifffahrt erwarteten Vortheile dadurch nicht vollständig erreicht werden, so lange nicht auch die Schiffbarmachung der Ems auf Königlich Preussischem Gebiete fortgesetzt wird, so verpflichtet sich die Königlich Preussische Regierung: in einem Zeitraume von 4 bis höchstens 5 Jahren, vom Abschlusse dieses Vertrags an, die Ems von der Hannoverisch-Preussischen Landesgränze aufwärts bis nach dem Preussischen Orte Greven nicht allein von allen jetzt vorhandenen Schifffahrts-Hindernissen (namentlich den bei Rheine bestehenden) zu befreien, sondern auch derselben in jener Ausdehnung durch Anlegung der erforderlichen Schleusen in den bei den Hannoverschen Emsschleusen zur Ausführung gekommenen, oder doch jedenfalls in keinen geringeren Dimensionen, die nämliche Wassertiefe zu geben und fortwährend zu erhalten, welche durch das Protokoll vom 26. April 1820. für den Hannoverschen Theil der Ems verabredet ist.

Art. 3. In Beziehung auf den für die Schifffahrt erforderlichen Leinpfad machen die beiden kontrahirenden Staaten sich anheischig, eine besondere Sorgfalt darauf zu verwenden, dass in ihrem Gebiete der Leinpfad überall in einen solchen Stand gesetzt und darin

erhalten werde, welcher dem durch die Erfahrung 1843
nachgewiesenen Bedürfnisse entspricht. Ueberhaupt versprechen beide Staaten, dafür Sorge tragen zu wollen, dass die durch den gegenwärtigen Vertrag bezweckte Erleichterung der Emsschiffahrt für die Dauer erreicht und den etwa durch Naturereignisse oder sonst herbeigeführten Störungen möglichst schnell abgeholfen werde.

Art. 4. Um den Verkehr auf der Ems auch durch einen erleichterten Landtransport zu befördern, übernimmt ferner die Königlich Preussische Regierung die Verpflichtung: gleichzeitig mit der nach Art. 2. zugesicherten weiteren Schiffbarmachung der Ems und binnen gleicher Frist eine Chaussee von Greven nach Münster anzulegen und solche stets in gutem Stande zu erhalten, auch auf derselben kein höheres Weggeld zu erheben, als nach dem allgemeinen Chausseegeld-Tarif auf anderen Preussischen Chausseen erhoben wird.

Art. 5. Nicht minder macht sich die Königlich Preussische Regierung hiedurch anheischig, bei dem *Hauptzollamte* zu Rheine alsbald und spätestens innerhalb der nächsten fünf Jahre solche Einrichtungen zu treffen, dass die zu Schiffe beförderten oder noch zu befördernden Waaren unmittelbar am Wasser abgefertigt werden können.

Art. 6. Der Erlass besonderer Ufer- und Strompolizei-Reglements bleibt unter der Beschränkung, dass dieselben mit keiner Bestimmung des gegenwärtigen Vertrages im Widerspruche stehen dürfen, der freien Verfügung jedes einzelnen der kontrahirenden Staaten hinsichtlich der zu seinem Gebiete gehörigen Flussstrecke überlassen. Ueber folgende dahin gehörige Punkte ist indessen eine gemeinsame Verabredung getroffen und treten diese daher mit dem gegenwärtigen Vertrage in Kraft:

1) Zur Ausübung der Flussschiffahrt auf der Ems, welche an sich lediglich den Unterthanen der beiden kontrahirenden Staaten vorbehalten bleibt, bedarf ein Jeder eines Legitimationsscheines (Patents) seiner Obrigkeit, um sich dadurch über seine Befugniss zur Ausübung des Schiffergewerbes jederzeit ausweisen zu können. Dieser Legitimationsschein berechtigt ihn, die ganze Ems bis in' die offene See und umgekehrt so

1843 weit zu befahren, als er mit seinem Fahrzeuge gelangen kann.

Ausschliessliche Berechtigungen, Frachtfahrt auf der Ems zu treiben, oder aus solchen Privilegien hervorgegangene Begünstigungen für Schiffergilden oder andere Korporationen und Individuen bestehen nicht, und sollen auch in Zukunft Niemandem ertheilt werden.

Ebensowenig findet ein Stapel- und Zwangsumschlagsrecht auf der Ems Statt und kein Schiffer kann gezwungen werden, den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages zuwider, gegen seinen Willen aus- oder umzuladen.

2. Die Einrichtung von Reihefahrten zwischen zwei oder mehreren Emsplätzen, so wie die Bildung von anderen Schifffahrtsvereinen, wodurch einzelne Schiffer vorzugsweise begünstigt werden könnten, soll ohne die gemeinschaftliche Genehmigung der von jeder Regierung für zuständig erklärten Behörden beider Staaten nicht stattfinden.

3. Der freien Wahl der Schiffer bleibt es gänzlich überlassen, ob sie sich zum Fortschaffen der Fahrzeuge, wie bisher, ihrer eigenen Pferde bedienen oder wegen Annahme fremder Zugkräfte in freier Vereinigung mit den Unterthanen der kontrahirenden Staaten über den Gestellungspreis dingen wollen.

4. Schiesspulver in Quantitäten über 5 Pfund soll nur in besonderen, mit einer schwarzen, drei Ellen langen und eine Elle breiten Flagge versehenen Fahrzeugen geführt und selbst in geringeren Quantitäten niemals zwischen anderen Waaren verpackt werden. Auch muss jeder Schiffer, welcher Schiesspulver geladen hat, bevor er irgendwo anlandet, der Ortspolizeibehörde oder den Wasserbaubeamten hievon Anzeige machen und die von denselben etwa anzuordnenden Sicherheits-Maassregeln zur Befolgung gewärtigen. Versäumt er diese Anzeige, so unterliegt er da, wo nicht bereits Strafen dieserhalb festgesetzt sind, ausser der Verpflichtung zum Schadenersatze, einer Geldstrafe von 2 bis 100 Thalern.

5. Jedes zur Handelsschifffahrt auf der Ems dienende, den Unterthanen eines der kontrahirenden Staaten zugehörige oder von denselben geführte Schiff soll unter Angabe des Orts, wohin es gehört, mit einer für diesen Ort laufenden Nummer und mit Angabe der

höchsten Lastenzahl, welche es tragen kann, so wie mit einer Skala, woraus die jedesmalige Schwere der Ladung zu erkennen ist, auswärts deutlich versehen sein. 1843

Art. 7. Für die Befahrung der Ems von dem Punkte an, wo sie schiffbar wird, bis in die offene See, und umgekehrt, wie auch für die Holzflösserei (Art. 15.) soll, ausser einem Schleusengelde (Art. 12.), statt der Durchgangsabgaben, welche die Königlich Hannoversche, und des Schleusengeldes, welches die Königlich Preussische Regierung bisher von den auf der Ems ohne Berührung des Landes beförderten Waaren erhoben haben, unter dem Namen Emszoll eine Schifffahrtsabgabe entrichtet werden, die von den Ladungen an den durch gegenwärtigen Vertrag festgesetzten Hebestellen nach dem Bruttogewichte erhoben wird, und welche weder im Ganzen noch theilweise in Pacht gegeben werden darf.

Art. 8. Dieser Emszoll wird zu seinem vollen Betrage auf drei Thaler für jede Last der wirklichen Ladung festgesetzt. Beide Staaten haben sich jedoch zur grösseren Belebung des Verkehrs vereinbart, diese Abgabe während der ersten sechs Jahre nach ihrer Einführung nur zu zwei Drittheilen oder mit zwei Thalern für die Last als volle Gebühr erheben zu wollen.

Art. 9. Bei den Behufs Berechnung des Emszolles nöthig werdenden Gewichts-Bestimmungen, wird die Last zu 4000 Pfund Cölnisches (Preussisches) Gewicht, bei allem Längenmaass der Preussische oder Rheinländische Fuss (139⅛ Französische Linien) zu Grunde gelegt.

Alle, durch gegenwärtigen Vertrag verordneten Zahlungen sind in Preussischem oder Hannoverischem Courant (14 Thaler aus der feinen Mark) zu leisten; Summen unter Vier gute Groschen (5 Sgr.) aber in der Münzsorte des Landes der betreffenden Empfangsstätte.

Art. 10. Auch soll, um die innere Industrie und die Ausfuhr der Landesproducte zu befördern und zugleich den Verkehr der ersten Lebensbedürfnisse zu begünstigen, so wie auch um mehrere Gegenstände von grossem Gewichte und geringem Werthe zu erleichtern, rücksichtlich dieser folgende verhältnissmässige Herabsetzung stattfinden.

1. Auf die Hälfte des Emszolles: Anies, Amidon, Alaun, Blei, Bleiweiss, Butter, Eisenblech, grobe geschlagene Eisenwaaren, Flachs, Graupen, Gries,

1843 Grütze, Hanf, Leinengarn, Leinsamen, Leinwand, Kleesamen, Käse, gedörrtes Obst, Oel, Pottasche, Reis, Seife, Stahl, Syrup, Talg, Thran, Weidasche, Waizenmehl, Zink.

2. Auf ein Viertel der Gebühr: Bier, eiserne Gusswaaren, Eisen in Stangen, Farbehölzer, Getreide aller Art, Hülsenfrüchte und Sämereien, Beeren, Häringe und Laberdan, Hohlglas, gemeine Holzwaaren, Holz in Flössen, Hörner, Korbwaaren, frisches Obst, Oelkuchen, Pech, Rappsaat, Theer, gemeine Töpferwaaren, Vitriol.

3. Auf ein Sechstheil der Gebühr: Altes Eisen und Roheisen, Asche, Borke oder Gerberlohe, leere Fässer, weisse Flechtweiden, Holz in Dauben, Klappholz, Bretter, so wie überhaupt alles Bau- und Nutzholz in Schiffen verladen, hölzerne Reifen, Kartoffeln, Knochen, Salz.

4. Auf ein Zwölftel der Gebühr: Kalk, Steinkohlen, Ziegelsteine und Dachziegel, behauene Steine, Dachschiefer, Cement, Trass, Brenn- und Faschinenholz, Heu und Stroh.

5. Auf ein Achtzehntel der Gebühr: Bruchsteine, Kalksteine, Thon, Kies, Dünger, Lehm und Sand.

6. Gänzlich frei von dem Emszolle: bleiben leer passirende, so wie neue, zum Verkauf bestimmte, und die nicht mit einer halben Last beladenen Schiffe, desgleichen Reisende und deren Reiseeffecten und Wagen.

Art. 11. Eine Erhöhung der vollen Gebühr und des nach dem vorstehenden Artikel für einzelne Gegenstände ermässigten Tarifs kann nur nach gegenseitiger Uebereinkunft beider kontrahirenden Staaten stattfinden. Dagegen steht es jedem derselben frei, auf der ihm zugehörigen Stromstrecke eine Herabsetzung, sei es im Ganzen oder theilweise eintreten zu lassen; jedoch soll diese, so wie jede andere die Emsschifffahrt betreffende Begünstigung den Unterthanen beider Staaten stets in gleichem Maasse zu Gute kommen.

Art. 12. Das, nach Art. 7. neben dem Emszolle zu entrichtende Schleusengeld besteht in einer Abgabe von 4 Ggr. (5. Sgr.) von jedem Fahrzeuge und jedem Holzflosse für jede, auf der Fahrt zu passirende Schleuse.

Art. 13. Die Erhebung des Emszolles geschieht bei der Auf- und Niederfahrt an fünf Stellen, nämlich zu

Halte, Meppen, Lingen, auf der Emsschleuse bei Möhringen und auf der zu Bentlage. An jeder dieser Hebestellen wird ein Fünftheil des Emszolles entrichtet, und die Einnahme der Hebestelle zu Bentlage fällt an Preussen, die der anderen Hebestelle an Hannover. Wenn eine Fahrt stromaufwärts unterhalb Halte oder zwischen zwei Hebestellen angefangen hat, und noch über die nächste Hebestelle hinaus fortgesetzt wird, so ist bei dieser die Abgabe doppelt zu bezahlen, und wenn eine Fahrt den Strom hinab zwischen zwei Hebestellen endigt, so muss bei der letzten, welche berührt wird, die Abgabe auch noch für die nächste Hebestelle entrichtet werden. 1843

Als Grundsatz ist jedoch gegenseitig anerkannt, dass von dem Emszolle, wie er durch den gegenwärtigen Vertrag festgestellt ist, Hannoverscherseits in keinem Falle mehr als $\frac{4}{5}$ und Preussischerseits mehr als $\frac{1}{5}$ der Abgabe erhoben wird, dergestalt, dass, wenn ein Schiff, welches unterhalb Halte, oder zwischen zwei Hebestellen die Fahrt begonnen hat, und diese über die Emsschleuse zu Möhringen hinaus fortzusetzen beabsichtigt, in solchem Falle bei der Hebestelle zu Halte, oder der ersten, welche es berührt, nur die einfache Abgabe zu entrichten ist.

Der Betrag des zu entrichtenden Schleusengeldes richtet sich in jedem Falle nach der Zahl der Schleusen, welche auf der Fahrt wirklich passirt werden, und zwar ist dasselbe, wenn die Fahrt von einer Hebestelle bis zur andern fortgesetzt werden soll, für alle auf dieser Strecke befindlichen, und wenn sie zwischen zwei Hebestellen endigt, für die wirklich berührt werdenden Schleusen bei der Zollhebestelle zu pränumeriren, für diejenigen aber, welche vor der ersten Entrichtung des Emszolles passirt sind, bei der ersten Zollhebestelle, die erreicht wird, nachzubezahlen.

Art. 14. Sollte die Königlich Preussische Regierung es für zweckmässig erachten, die Ems künftig noch über Greven hinaus schiffbar zu machen, so ist sie berechtigt, nach vorgängiger Uebereinkunft mit der Königlich Hannoverschen Regierung auch auf der alsdann oberhalb Greven schiffbar gemachten Strecke, eine der Länge derselben, und dem für den übrigen Theil der Ems entsprechende verhältnissmässige Abgabe zu erheben.

Wie indessen für diesen Fall den Hannoverischen

1843 Unterthanen dieserhalb eine völlig gleiche Behandlung mit den Preussischen Unterthanen zugesichert wird, so bleiben beiden auch für den Fall, dass die Ems demnächst einmal mit anderen Gewässern verbunden werden sollte, die bereits im Art. 4. des Protokolles vom 26. April 1820. verheissenen Vorrechte ungeschmälert vorbehalten.

Art. 15. Ausser dem im Staatsvertrage mit Preussen vom 29. Mai 1815. den Preussischen Unterthanen in Beziehung auf den Hafen zu Emden zugestandenen Rechte, gestattet die Königlich Hannoversche Regierung auch, dass alle zu Emden, Leer und Halte see- oder flusswärts ankommenden Güter und Waaren aller Art dort in vorschriftsmässig eingerichtete Niederlagen, unter Beobachtung der deshalb bestehenden gesetzlichen Bestimmungen ans Land gebracht oder aus einem Schiffe in ein anderes geladen, und in dem einen, wie in dem anderen Falle auf der Ems oder seewärts weiter verfahren werden, ohne deshalb der Durchgangsabgabe oder sonst irgend einer Abgabe, ausser dem jetzt vereinbarten Emszolle, so wie den allgemeinen, für die Aufnahme und Aufbewahrung der Waaren in unversteuerten Niederlagen etwa zu entrichtenden Gebühren zu unterliegen.

Ebenso verspricht die Königlich Preussische Regierung für die Waaren, welche auf der Ems passiren, eine zollfreie Niederlage zu Rheine, und sobald es das Bedürfniss des künftigen Verkehrs erheischen sollte, auch zu Greven in der Art einzurichten, dass auch damit gleiche Begünstigungen, wie für die vorerwähnten Hannöverischen steuerfreien Niederlagen verbunden sein sollen.

Von den Abgaben freier Niederlagerechte zu Halte und Leer sind jedoch die Holzflösse ausgenommen, und soll davon neben dem tarifmässigen Emszolle auch die bisherige Durchgangsabgabe von 6 Ggr. 8 Pf. pro Last zu 4000 Pfund beim Eintritte in das Hannoversche Gebiet zu Möhringen erhoben werden, ohne dass sie jedoch dann, wenn sie zum Verbleiben in den Hannoverischen Staaten bestimmt sind, einer weiteren Eingangsabgabe unterliegen.

Art. 16. Auch in den Fällen, wo die Schiffer durch Noth, Wassermangel, oder irgend ein anderes physisches Hinderniss gezwungen werden, ihre Ladung ganz

oder theilweise zu löschen, sind die Güter, wenn sie 1843
auch bei dieser Gelegenheit das Land berührt haben, darum doch der Durchgangsabgabe des betreffenden Gebietes nicht unterworfen, jedoch muss die Aus- und Wiedereinladung unter Aufsicht und Kontrolle der Zoll- und Steuerbeamten oder der nächsten Orts-Behörde erfolgen.

Art. 17. Obgleich hienach von den auf der Ems transitirenden Waaren und Gütern eine Durchgangsabgabe in der Regel nicht entrichtet zu werden braucht, so bleiben dieselben doch nichts desto weniger in beiden Staaten den zur Sicherung der Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangssteuern (Zöllen) und Verbrauchssteuern bestehenden Kontrollemaassregeln unterworfen, soweit darin nicht durch die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages Modificationen verabredet worden sind. (Art. 23.)

Art. 18. Zur Sicherung und leichteren Erhebung des Emszolles haben sich die, die Ober-Ems befahrenden Schiffer und Flösser mit einem Ladungsmanifeste, welches nach dem sub A. anliegenden Schema abgefasst *sein muss*, zu versehen.

Den Seeschiffen beider contrahirenden Staaten ist die Benutzung der Ems, so weit sie für Seeschiffe zugänglich ist, auf Grund ihrer Schiffspapiere und Steuerlegitimationen nach den Vorschriften dieser Konvention gestattet.

Art. 19. Jenes Ladungsmanifest soll bei einer von den dazu von jedem Staate ernannten und gegenseitig bekannt zu machenden Behörden, und zwar in der Regel am Einladungsorte auf Grund der vorzulegenden Steuerlegitimationen oder in Fällen, wo dergleichen gesetzlich nicht erforderlich sind, auf Grund der Frachtbriefe und in deren Ermangelung auf mündliche Angabe durch den Schiffer aufgestellt werden, und muss mit einer Bemerkung der Richtigkeit von Seiten der gedachten Behörde versehen sein.

Etwa vorfallende Veränderungen durch Zu- oder Abladung während der Fahrt sind in derselben Weise bei der betreffenden Empfangsbehörde anzumelden und durch diese auf dem Manifeste zu beglaubigen.

Art. 20. Behufs der hiernach erforderlichen Gewichtsbestimmung bleibt es zwar den Schiffern unbenommen, von allen Waaren, welche sie führen, auch denjenigen, welche bei der Einfuhr in den beiden kon-

1843 trahirenden Staaten nicht nach dem Gewichte versteuert werden, ihr wirkliches der Entrichtung des Emszolles zum Grunde zu legendes Gewicht gehörig beglaubigt nachzuweisen; in Ermangelung solcher Nachweisung soll aber für die letztgedachten Waaren der in der Anlage B. ausgeworfene Normalgewichtssatz bis auf anderweitige gemeinsame Bestimmung angenommen werden.

Besteht jedoch die Ladung eines Schiffes in Holz oder in anderen Gegenständen, die nur zu $\frac{1}{6}$, $\frac{1}{12}$ oder $\frac{1}{18}$ tarifirt sind, so ist es zulässig, wenn die ganze Ladung einem und demselben Tarifsatze unterliegt, dass die Quantität nach dem Tiefgange des Schiffes ermittelt und im Manifeste angegeben werde.

Bei einem Flosse muss das Manifest ein genaues Verzeichniss aller darauf befindlichen Stämme mit Bemerkung des kubischen Inhalts enthalten.

Art. 21. Das Manifest ist bei jeder Hebestelle dem Empfangsbeamten zu überreichen; auch sind daneben auf Erfordern die Steuerlegitimationen zur Vergleichung vorzuzeigen.

Findet sich dabei nichts zu erinnern und ist eine Verification der Ladung nicht erforderlich (Art. 23.), so ist die Zahlung des tarifmässigen Emszolles nach dem Normalsatze des im Manifeste angegebenen Ladungsgewichts von dem Schiffer oder Flösser zu leisten, die anerkannte Richtigkeit, die geleistete Zahlung, so wie Tag und Stunde der Ankunft und Abfertigung aber von dem Empfangsbeamten auf dem Manifeste zu bezeugen und ausserdem über die Berichtigung des Emszolles und des Schleusengeldes eine besondere, nach dem Schema der Anlage C. ausgefertigte Quittung dem Schiffer zu seiner Legitimation zu behändigen.

Art. 22. Die im vorstehenden Artikel festgesetzten Abfertigungen soll jede Empfangsbehörde so schnell als möglich und überhaupt nach den, in jedem Staate wegen der Zoll- oder Steuerabfertigungen bestehenden allgemeinen Vorschriften zu bewirken verpflichtet sein.

Art. 23. Jeder Staat hat das Recht, die Uebereinstimmung der Manifeste mit dem wirklichen Inhalte der Ladung, theils durch genaue Prüfung der ersteren, in Bezug auf das Vorhandenseyn aller dabei vorgeschriebenen Formen, theils durch generelle Revision, theils durch Nachwägung und selbst durch materielle Verification der letzteren, sowohl von den zur Bewa-

ehung des inneren Zoll- oder Steuersystems angeordne- 1843
ten Behörden, als von den zur Hebung des Emszolles angestellten Empfangsbeamten konstatiren zu lassen.

Es ist aber vereinbaret worden, dass eine specielle Revision bei den in einem der beiden Staaten unter amtlichen Verschluss gelegten Waaren überall nicht stattfinden und auch sonst der Nachwägung und materiellen Verification nur in folgenden Fällen Anwendung gegeben werden solle:

1) Wenn der Führer einer verpackten Ladung für dieselbe ganz oder theilweise die geringere Verzollung nach einem Bruchtheile des Normalsatzes in Anspruch nimmt, rücksichtlich der Waaren, auf welche der Anspruch gerichtet ist (Art. 24.),

2. Wenn gegen den Schiffsführer der Verdacht beabsichtigter Defraudation des Emszolles oder der inneren Zoll- und Konsumtionsabgaben des betreffenden Staates begründet ist (Art. 26.) oder

3. Wenn zwar die Gattung, aber die, das innere Steuersystem des betreffenden Staates interessirende Art der Waaren entweder gar nicht, oder doch nur schwankend angegeben ist; jedoch in diesem Falle nur in Bezug auf die so angegebenen Waaren.

In allen Fällen, wo specielle Revisionen und Nachwägungen sich während der Fahrt als nothwendig ergeben, sind solche bei der nächsten Hebestelle, wohin die Fahrt gerichtet ist, vorzunehmen und dort zweckmässige Einrichtungen dazu zu treffen.

Art. 24. Wenn der Führer einer Schiffsladung Waaren, welche nach Art. 10. nur einem Bruchtheile des Normalsatzes unterworfen sind, bei sich zu haben deklarirt, und für selbige den betreffenden, geringeren Tarifsatz in Anspruch nimmt, so ist er verbunden, der Empfangsbehörde die vollständige Ueberzeugung zu verschaffen, dass jene Waaren wirklich diejenigen sind, wofür er sie ausgibt. Es ist also hinsichtlich ihrer, sofern dieselben nicht schon unter amtlichen Verschluss gelegt sind, die Behörde zur materiellen Verification, mit Darlegung und Oeffnung der einzelnen Kolli berechtigt; — Sache des Schiffers bleibt es, seine Ladung so einzurichten, dass die Ueberzeugung von wirklicher Anwesenheit der zum geringeren Tarifsatze berechtigten und deklarirten Waaren — als worauf es hier allein

1843 ankommt, — der Behörde auf die kürzeste und einfachste Weise gewährt werden könne.

Art. 25. Wenn das Schiff rein transitirt, ohne Ab- und Zuladung, so soll eine materielle Verification wegen der zum geringeren Tarifsatze angemeldeten Waaren jedenfalls nur einmal vorgenommen werden können, und ihr auf dem Manifeste verzeichnetes Resultat bei allen übrigen Empfangsstätten für richtig gelten.

Art. 26. Die Begründung des Verdachtes (Art. 23. Nr. 2.) soll angenommen werden:

1. wenn das Ladungsmanifest sich nicht in gehöriger Form befindet, oder dem Verdachte einer damit vorgenommenen Fälschung unterliegt;
2. wenn die angelegten Plomben oder Siegel verletzt befunden werden;
3. wenn eine generelle Revision der Ladung erhebliche und begründete Zweifel gegen die Richtigkeit des Manifestes veranlasst;
4. wenn der Schiffer auf dem, nicht etwa durch augenscheinlichen Nothstand und Beobachtung der für diesen Fall vorgeschriebenen Maassregeln gerechtfertigten Versuche einer Anlegung an verbotenen Uferstellen oder gar einer vorher nicht angezeigten Ein- oder Ausladung sich betreten lässt.

Art. 27. Jeder Empfangs- oder Steuerbeamte, welcher durch einen bei seiner generellen Ladungsrevision nach Art. 26. Nr. 3. gegen die Richtigkeit des Manifestes ihm aufstossenden Verdacht, zur Anstellung einer Nachwägung oder materiellen Verification der ganzen Ladung oder eines Theils derselben, sich veranlasst findet, muss die Dringlichkeit und Erheblichkeit seines Verdachtes nachher auf Erfordern zu justifiziren im Stande sein.

Art. 28. Wo die materielle Verification aus der, im Art. 24. angegebenen Ursache stattfindet, soll sie unverzüglich, nachdem zur Abfertigung des Schiffes geschritten worden, angefangen und nach Möglichkeit beschleunigt werden.

Art. 29. Nachwägungen oder materielle Verificationen, welche wegen sich ergebenden Verdachts einer Unrichtigkeit des Manifestes vorgenommen werden, sollen gleichfalls in der Art. 28. angegebenen Art geschehen. Hat sich aber das Manifest als unrichtig ergeben, so existirt die Vermuthung beabsichtigter Defraudation

nicht nur des Emszolles, sondern auch der inneren 1843
Zoll- und Verbrauchssteuer des betreffenden Staates mit allen ihren gesetzlichen Folgen, jedoch nur in Bezug auf den Schiffer und den unrichtig deklarirt befundenen Theil seiner Ladung.

Art. 30. Die Strafe der Emszolldefraude besteht in einer, dem vierfachen Betrage der, der Kasse entzogenen gesetzlichen Abgabe gleichkommenden Geldbusse, neben welcher auch jedesmal die einfache Abgabe nachzuzahlen ist.

Bei wiederholten Defrauden tritt, nachdem der Schuldige schon einmal durch rechtskräftiges Erkenntniss verurtheilt ist, oder aber die Strafe ohne Erkenntniss erlegt hat, ausser der Nachzahlung den einfachen Abgabe im ersten Falle der achtfache, im zweiten und in ferneren Fällen der sechszehnfache Betrag der Abgabe als Geldbusse ein.

Wenn der Schiffer sich dieser Strafe ohne Erkenntniss nicht unterwirft, so wird ganz nach dem für die Umgehung der Eingangs-, Durchgangs- und Ausgangsabgaben bestehenden Kontraventionsverfahren des betreffenden Staates von dem Zollrichter (Art. 40.) erkannt.

Art. 31. Das Resultat allen geschehenen Nachwägungen oder materiellen Verifikationen, so wie bei den zum geringeren Tarifsatze deklarirten Waaren der danach geleisteten Zahlung, wird von jeder Zollstätte auf dem Manifeste bemerkt.

Art. 32. Hat der Schiffer die letzte Hebestelle erreicht, die er auf seiner Fahrt berührt, so hat er das Manifest der angeordneten Empfangsbehörde zu überlassen, damit dasselbe bei deren Akten aufbewahrt bleibe.

Art. 33. Jeder der kontrahirenden Staaten hat das Recht, Plätze innerhalb seines Gebietes zu bestimmen, an denen allein angelegt werden darf, auch wenn von keiner Ab- oder Zuladung die Rede ist.

Man wird darauf Rücksicht nehmen, solche in so geringen Entfernungen von einander zu bestimmen, dass dem Schiffer dadurch für die Fortsetzung seiner Reise möglichst wenig Aufenthalt verursacht wird.

Jede Anlegung an einem nicht dazu verstatteten Orte — den Fall augenscheinlicher und sofort bei der nächsten Ortsbehörde des betreffenden Staats angemeldeten Nothstandes ausgenommen — begründet den Verdacht beabsichtigter Defraudation des inneren Zoll- und Steuersystems und seine gesetzlichen Folgen.

1843 Von den in einem jeden Staate verstatteten Liege- und Ladeplätzen muss ein Verzeichniss in jeder Zollstätte des betreffenden Staats angeschlagen werden.

Art. 34. Jeder der beiden kontrahirenden Staaten hat das Recht, in Fällen, wo er für das Interesse seiner Landzölle oder Verbrauchssteuern es nützlich erachtet, innerhalb seines Gebietes Begleiter auf vorbeipassirende Schiffe zu setzen.

Doch darf aus Anwendung dieser Maassregel für den Schiffer weder irgend ein, durch gegenwärtigen Vertrag nicht gerechtfertigter Aufenthalt, noch irgend eine Ausgabe, oder irgend eine, nicht ohnehin schon ihn gesetzlich treffende Beschränkung erwachsen.

Derjenige Staat, welcher eine solche Begleitung für nöthig erachtet, wird, wenn die Aufnahme oder die Entlassung der Begleiter an anderen Punkten als an den Zollstätten erforderlich ist, die Orte bekannt machen, wo solche erfolgen soll. Der Schiffer ist verpflichtet, dort anzulegen und nach erfolgter Anmeldung eine Stunde auf Ankunft oder Abgang der Begleiter zu warten.

Art. 35. In Ansehung der, auf dem unteren Theile der Ems vorkommenden, lediglich die Seeschifffahrt treffenden Abgaben und Gebühren, namentlich der Lasten-, Feuer-, Tonnen- und Baakengelder, so wie der zu Leer hergebrachten städtischen Schifffahrtsabgabe von den dort ausgehenden oder ankommenden Seeschiffen, sollen die Schiffe und Güter Preussischer Unterthanen den Hannoverschen vollkommen gleichgestellt sein, und ein Unterschied in der Behandlung beider nicht stattfinden.

Art. 36. Desgleichen sollen die beiderseitigen Unterthanen hinsichtlich der Hafen-, Krahn-, Waage- und Niederlagegebühren in den Handels- und Umlageplätzen, so wie hinsichtlich der etwa vorkommenden Hafen- und Werftgelder nach gleichen Grundsätzen behandelt und die Zahlungssätze dieser Gebühren billig und fest bestimmt, zur Kenntniss des Publikums gebracht und nur von denjenigen gefordert werden, welche sich der vorhandenen Anstalten bedienen.

Art. 37. Für den Dienst der Lootsen auf der Ems wird die Königlich Hannoversche Regierung das Nähere anordnen und einen angemessenen Gebührentarif festsetzen und bekannt machen.

Preussischen Unterthanen sollen auch in dieser Hin-

sicht keine lästigere Verpflichtungen als den Hannöverschen auferlegt werden. 1843

Art. 38. Sollten Seeschiffe die Ems oberhalb Halte befahren wollen, so steht ihnen gegen Erlegung der, für die Flussschifffahrt bestimmten Abgaben, dies frei. Ebenso soll auch bei Flussschiffen, welche ihre Fahrt bis unterhalb Leer, oder in die offene See, fortsetzen möchten, für diese Strecke rücksichtlich der Fälle, in welchen Gebühren zu entrichten sind, und des Betrages derselben, die im Obigen für Seeschiffe verabredete Behandlung eintreten.

Art. 39. Hinsichtlich der, von den Schiffern für die Betreibung des Schiffer-Gewerbes zu entrichtenden Gewerbesteuer haben beide Staaten sich dahin vereinbart, dass diese nur von den eigenen Unterthanen erhoben werden soll, so dass der Schiffer des einen Staats bei der Befahrung der Emsstrecke in dem anderen Staate von der dortigen Regierung nicht nochmals zur Erlegung einer besonderen Patent- oder Gewerbsabgabe angehalten werden kann.

Art. 40. Ein Mitglied desjenigen mit der Ausübung *der Civil*gerichtsbarkeit beauftragten Amts, oder Gerichts, in dessen Bezirk die Zollstelle belegen ist, soll, ohne Rücksicht auf den sonst etwa begründeten bevorzugten Gerichtstand, zur summarischen Behandlung und Entscheidung folgender Gegenstände verpflichtet werden:

1. Ueber alle Emszoll- und Schleusengelderkontraventionen und die hierdurch verwirkten Strafen, insofern der Schiffer denselben sich nicht freiwillig unterwirft.
2. Ueber Streitigkeiten wegen Zahlung der Zoll-, Krahn-, Waage- und Hafengelder, so wie der anderen in den Artikeln 35., 36. und 37. bezeichneten Gebühren und deren Betrag;
3. Ueber die, von Privatpersonen unternommene Hemmung des Leinpfades;
4. Ueber die beim Schiffsziehen veranlasste Beschädigung an Wiesen und Feldern, so wie überhaupt jeden Schaden, den Flösser oder Schiffer während der Fahrt oder beim Umladen durch ihre Fahrlässigkeit Anderen, verursacht haben möchten;
5. Ueber den Betrag der Bergelöhne und andere Hülfsvergütungen in Unglücksfällen, insofern die Interessenten darüber nicht einig sind.

1843 Namen und Wohnort des Zollrichters sollen in der Zollstätte angeschlagen werden.

Art. 41. Soweit durch gegenwärtige Konvention Bestimmungen getroffen sind, hat es bei denselben, ohne Rücksicht auf bisher bestehende Specialverträge, Gesetze, Verordnungen, Privilegien und Gebräuche sein alleiniges Bewenden.

Art. 42. Der Vertrag soll nach erfolgter Ratifikation von beiden kontrahirenden Staaten öffentlich bekannt gemacht werden, und sechs Wochen nach Auswechselung der Ratifikationen in volle Wirksamkeit treten.

Art. 43. Die vorbehaltenen Ratifikationen des gegenwärtigen Vertrages sollen spätestens binnen zwei Monaten vom heutigen Tage an gerechnet gegen einander ausgewechselt werden.

Zu Urkund dessen ist gegenwärtiger Vertrag von den Eingangs genannten Bevollmächtigten unterschrieben und besiegelt worden.

So geschehen zu Berlin, den 13. März 1843.

August v. Forckenbeck. (L. S.)   Friedrich Ernst Witte. (L. S.)

Die Auswechselung der Ratifikationsurkunden über den vorstehenden Vertrag hat am 17. Mai 1843. zu Berlin stattgefunden.

Anlage A.

Des Ausstellungsamtes Halte Manifest für den Schiffer Heinr. Schepers aus Haren, zur Fahrt von Halte nach N. N. mit dem ihm zugehörigen Schiffe Nr. 36. zu $8\frac{1}{2}$ Last ladungsfähig, besetzt mit drei Mann, einschliesslich des Jagers mit einem Pferde.

Bemerkungen.

1. Jedes Manifest muss die Ladung des Schiffes vollständig enthalten und mit den Frachtbriefen, welche jederzeit mit demselben zu produziren sind, übereinstimmen.
2. Jede Ab- oder Zuladung muss am Ab- oder Zuladungsorte im Manifest bemerkt, nach Unterschied nachgetragen werden.
3. Gedruckte Formulare zu den Manifesten sollen an

allen Abfertigungs-Orten vorräthig gehalten, und den Schiffern gegen eine billige Vergütung geliefert werden. — Die Ausfüllung der Rubriken 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 9. zu besorgen ist Sache des Schiffers. — Die Rubriken 8. 10. 11. 12. 13. — letztere soweit solche vorkommen — werden von den betreffenden Behörden ausgefüllt. 1843

4. Die Unterzeichnung des Ausstellungsamtes am Einladungsorte geschieht unentgeldlich, auf den Grund sich verschaffter Ueberzeugung, dass wirklich die angegebenen Gegenstände nach Quantität und Qualität geladen sind.

5. Besteht das Manifest aus mehr als einem Bogen so muss es paginirt, geheftet und der Faden mit dem öffentlichen Siegel des Ausstellungs-Amtes angesiegelt sein. Der Schiffer wird wohl thun, sich jedesmal noch mit einem gegen billige Abschreibungsgebühren vom Ausstellungs-Amte zu liefernden Duplicate des Manifestes zu versehen.

6. Die eigenhändige Unterschrift des Schiffers unter dem Manifest macht ihn für die Wahrheit und Vollständigkeit der darin enthaltenen Angaben verantwortlich.

7. Gegenwärtiges Manifest wird zu N. N. abgegeben und daselbst vorschriftsmässig aufbewahrt.

1. Voller Name und Wohnort des Absenders.	2. Bestimmungsort und Empfänger.	3. Folge-Nr. des Fracht-Briefes.	4. Der Kolli und Gebinde. Benennung und Anzahl.	5. Der Kolli und Gebinde. Zeichen und Nr.	6. Benennung der Waaren.
Carl Sandberg zu Halte.	Lingen. Herrmann Lankhorst.	1.	5 Fässer.	Δ # 1. - 2. - 3. - 4. - 5.	Pottasche. dito. dito. dito. dito.
Carl Sandberg zu Halte.	Rheine. Franz Wesselmann.	2.	2 Fässer. 1 Ballen.	□ n. 28. - 29. - 30.	Twist. dito. dito.
Carl Sandberg zu Halte.	Greven. Bernhard Körner.	3.	180 Säcke.	ohne Zeichen.	Hafer.

Die Richtigkeit des Manifestes beglaubigt
Halte, den 14. Mai 1843.

Das Königlich Hannoverische Zollamt.
N. N.

(L. S.)

7.	8.	9.	10.	11.	12.			13.
Maas nach der		Gewicht nach der		Zahl vom Normal-Satze.	Zollbetrag.			Bemerkungen.
Deklaration.	Revision.	Declaration.	Revision.		₰.	Sgr.	ℌ.	
—	—	910 ℔.		½				
—	—	950 -		—				
—	—	865 -		—				
—	—	825 -		—				
—	—	940 -		—				
		4490 ℔.	4490 ℔.	—				
—	—	625 ℔.		½				
—	—	630 -		—				
—	—	1275 -		—				
		2530 ℔.	2530 ℔.	—				
180 Säcke. à 2 Vierup.	360 Vierup.	16,920 ℔.	16,920 ℔.	¼				

Bernhard Heinrich Schwarz.

Schiffer.

1843

Anlage B.

Normal-Gewichtstabelle zur Berechnung des Emszolles.

A. *Flüssige Waaren.*

Alles Brutto mit der einfachen, gewöhnlichen Fustage, ohne Ueberfass, das Oxhoft zu 30 Französischen Vierteln, das Französische Viertel — Velte — zu 375 Französischen Kubikzoll Inhalt.

	In Preuss. Pfunden.
Arrak und Rum, ein Anker oder viertel Ohm	90
ein halber Anker oder achtel Ohm . .	45
ein viertel Anker oder $\frac{1}{16}$ Ohm . . .	22
ein doppelt Anker oder halbes Ohm . .	179
ein halbes Oxhoft, 3 Anker, $\frac{3}{4}$ Ohm .	269
ein Ohm oder Tierce	358
ein Oxhoft	537
in gemessenen Gebinden anderen Inhalts jedes Viertel	18
in Bouteillen 280 Stück auf ein Oxhoft.	
Baumöl, die ordinaire Pipe	870
die grosse Pipe, Both zu 13—14 Barili	1013
die Stampe zu 236 Gallons	1976
Bier, Englisches, das Fass Barrel zu 36 Gallons	460
das Oxhoft zu 54 Gallons	665
die Pipe zu 108 Gallons	1343
ordinaires, die Tonne zu 14 Vierteln .	266
in Bouteillen 280 auf ein Oxhoft.	
Blut, das Viertel	21
Branntwein aller Art, wie Arrak.	
Essig, ein Anker zu 5 Vierteln	98
eine Tonne zu 15 Vierteln	284
eine Tierce zu 20 Vierteln	358
ein Oxhoft zu 30 Vierteln	594
in anderen Gebinden jedes Viertel zu .	19
in Bouteillen 280 auf ein Oxhoft.	
Hanföl, die ordinaire Pipe	870
Seife, grüne oder braune, die kleine Tonne oder das Viertel	70
Sprit oder Weingeist, wie Arrak.	

1843

	In Preuss. Pfunden.
Theer, die Tonne	320
Thran, die Tonne von 216 Pfund netto . .	266
andere Gebinde nach dem Gemäss von 6 Stechkannen zu 36 Pfund	256
Wasser, Egersches, Fachinger, Geilnauer, Selterser, Spaaer, die 100 Krüge	480
Pyrmonter, Drieburger, Wildunger etc., die hundert ganze oder Pintsflaschen mit Korb	373
100 halbe Pintsflaschen desgleichen . . .	192
Kölnisches, die 12 Gläser mit Kästchen, ohne Ueberkiste	6
Wein aller Art, wie Arrak.	
B. *Früchte.*	
Der Preussische Scheffel Bohnen	95
- - - Buchweizen . . .	71
- - - Erbsen	95
- - - Gerste	66
- - - Hafer	47
- - - Hirse	79
- - - Linsen	95
- - - Malz	59
- - - Nüsse	66
- - - Obst, gedörrte Aepfel	40
- - - - gedörrte Birnen	59
- - - - gedörrte Kirschen	95
- - - - gedörrte Pflaumen	95
- - - - grünes aller Art	76
- - - Roggen	79
- - - Saamen, Hanf- . . .	57
- - - Rüb-, Rapp-, Mohn- und andere Sorten . .	71
- - - Lein-, lose oder in Säcken	71
Leinsaamen in Tonnen, die Tonne	198
Der Preussische Scheffel Weizen	85
- - - Wicken	95

C. *Holzarten und Brennmaterialien.*

a. Von allen Sorten Schiffs-, Zimmer-, Bau- und anderem Nutzholze, Sägeblöcken, stär-

1843

	In Preuss. Pfunden.
keren Stangen u. dergl., so wie von Planken, Bohlen, Brettern und gesägten Latten:	
Eichen -, Hainebüchen -, Aepfel - und Pflaumenholz, die 8 Preuss. Kubikfuss.	424
Büchen -, Eschen - und Kirschbaumholz	392
Birken -, Birn -, Nuss - und Ulmenbaumholz	359
Espen -, Erlen -, Fichten -, Kiefern -, Tannen -, Linden -, Pappeln - und Weidenholz	294
Anmerkung. Planken, Bretter, Latten und kleine bearbeitete Bauholzsorten können in ganzen Zwölftern, Kabeln oder Lagen und Haufen, unbearbeitete Zimmerstücke etc. nach den Hartigschen und Segandatschen Tafeln im Durchschnitt etc. gemessen und berechnet werden.	
b. Felgen, das Schock (60) 27—28zöllige Preuss. Maass	767
Felgen, das Schock (60) 33zöllige Preuss. Maass	1055
Speichen, das Schock (60) 33 zöllige Preuss. Maass	416
c. Kandiskisten, komplette, die 100 Stück halbe zu 18¼ Preuss. Kubikfuss . . .	640
die 100 Stück ganze zu 28¾ Preus. Kbkf.	959

	Preuss. Kubik-Fuss.
d. Fassdauben und Stabholz 1½—2 Zoll und 4—6 Zoll breit: 248 Piepenstäbe, 61—65 Zoll Preuss. lang	63
372 Oxhoftstäbe, 50—54 Zoll Preuss. lang	76
496 Tonnenstäbe, 41—44 Zoll Preuss. lang	81
744 Oxhoft-Bodenstäbe, 26 — 30 Zoll Preuss. lang	81
922 Tonnen-Bodenstäbe, 20—32 Zoll Preuss. lang	84

e. Vom Faden- oder Klafterholz etc. werden die im 1843 Haufen gemessenen

100 Kubikfuss nur gerechnet von	2	3	4	5	6füssigen
Nutzholz in Klaftern	75	73½	72	70	68 Kubikfuss
Brennholz in Kloben oder Scheiten . . .	71	69	67	65	63 -
- in Stangen	60	57	54	51	48 -
- in Zacken oder Zweigen . . .	56	52	48	44	40 -
- in Reisigbunden oder Wellen					30—35 -
Bandholz, nach Verhältniss der Stärke					45—55 -

	In Preuss. Pfunden.
Zaunpfähle, wie Stangenbrennholz.	
Korbweiden, das Bund	19
Schwerdspäne, starke, 100 Bund à 60 Stück	1599
- dünne, - - - - -	959
f. Lohkuchen, die 100 Steine	1386
g. *Holzkohlen*, die 8 Preuss. Kubikfuss . .	49
h. Holzasche (der Preuss. Scheffel), unausgelaugte	58
- desgl. ausgelaugte	103
i. Braunkohlen, die 8 Preuss. Kubikfuss . .	305
k. Steinkohlen, die 8 Preuss. Kubikfuss . .	365
l. Torf, die 8 Preuss. Kubikfuss, aufgeschüttet	245
die 1000 Soden oder Steine	1039
D. *Steinarten, Thon, Sand u. s. w.*	
Kies, die 8 Preuss. Kubikfuss	849
Pflaster- u Solinger Steine, die 8 Pr. Kubikfuss	914
Sand, weisser, desgl.	783
Sandsteine, behauene, desgl.	1197
unbehauene o. Bruchst. in Haufen, desgl. .	849
Pfeifenerde, desgl.	359
Töpfererde, desgl.	609
Mergel, desgl.	729
Düngsalz oder Dux, desgl.	441
Pfannensteine, desgl.	560
Vieh- und anderer Dünger, desgl.	359
Ziegel, Backofensteine, die 1000 Stück	17267
Ziegel-Dachzungen	8517
Ziegel-Mauersteine	9593
desgl. ungebrannte	11192

1843

	In Preuss. Pfunden.
E. *Leere Gefässe.*	
Ein Anker oder viertel Ohm	16
Ein halber Anker	10
Ein viertel Anker	5
Ein Doppel-Anker oder halbes Ohm	27
Eine halbe Oxhoft	53
Eine Thrantonne, Häringstonne	38
Eine Theertonne	80
Eine Leintonne, Kaffee-Quartges	21
Ein Reisfass	70
Ein Kaffeeoxhoft	80
Ein Ohm, Tierce	51
Ein Oxhoft, halbes Both	115
Ein Bierfass, Pumsern, Barrel, Piepe, Legger, halbes Muid, Quardeel	141
Ein Zuckerfass	128
Ein Both, grosse Piepe	153
F. *Andere feste Waaren.*	
Aschenkalk, die 8 Preuss. Kubikfuss	751
Dachrohr, eine Fiehme z. hundert kleinen Bunden	384
Eichenborke, gehackte, die 8 Pr. Kubikfuss	152
- - ganze, die 10 Bunde	613
Erdenzeug oder gemeine Töpferwaaren, die 8 Preuss. Kubikfuss	131
- das vierspännige Fuder zu 235 Preuss. Kubikfuss	3837
Glassscherben, weisse, die 8 Preuss. Kubikfuss	490
- grüne, desgl.	392
Glas, hohl, desgl.	104
- - das vierspännige Fuder zu 196 Preuss. Kubikfuss	2558
Häringe, die Tonne	320
Hausgeräth, diverses, das vierspännige Fuder	2558
Heu, festgepacktes, die 8 Preuss. Kubikfuss	54
- das vierspännige Fuder zu 564 Pr. Kubikf.	3837
Kalk und Gips, das Gemäss zu 8 Preuss. Kubikfuss (gestrichen und nicht gehäuft	435
Kartoffeln, das Gemäss zu 8 Preuss. Kubikfuss	562
Knochen, - - - - desgl.	163
Kreide, ganze, das Gemäss zu 8 Pr. Kubikf.	562
- - das Oxhoft zu desgl.	544

	In Preuss. Pfunden.
Laberdan, wie Häring	
Linnen, Bleichtücher, oder Hessische Schocktücher in Balten oder halben Rollen von 20 Stücken	426
Hessische sogenannte 100tel Linnen, der Bolten von $\frac{60}{4}$ oder 24 Schock . . .	512
Hannoverische $\frac{4}{4}$ Hemden-Linnen, die Rolle zu 50 Stück	959
dergleichen gebleichte $\frac{5}{4}$ Stiege-Linnen, die Rolle zu 200 Stiege	853
Bodenwerder oder Legge-Linnen, die Rolle von 33—34 Stück	959
Weser-Linnen oder Meier-Linnen, aus dem Preussischen, Schaumburgischen und Lippeschen:	
halbe Packen von 50 bis 52 Stück	2558
viertel Packen von 26 Stück . . .	1279
Mollen, hölzerne, das vierspännige Fuder zu 500 Stück	3837
- das Schock zu 60 Stück	460
- *Futter-, geflochtene, das Schock zu 60 Stück*	160
Pech, die Tonne	320
Salz, der Bremer Scheffel	102
Schaufeln, hölzerne, das vierspännige Fuder zu 1000 Stück	3837
- - das Schock zu 60 Stück	230

Anlage C.

Quittung.

Journal pag. 30. Manifest Nr. 36.

Der Schiffer Franz Meier hat auf der Fahrt von Greven nach Leer mit dem Grevenschen Schiffe Nr. 5. (vom Flosse bestehend aus u. s. w.)

heute an Emszoll gezahlt	10 Rthlr.	12 Sgr.
desgleichen an Schleusengeld für die passirte Schleuse zu N. N. . .	— -	5 -
im Ganzen . .	10 Rthlr.	17 Sgr.

geschrieben: Zehn Thaler Siebzehn Silbergroschen gezahlt.

Zollhebestelle zu N. N. den 1. Juli 1843.

N. N.
Zolleinnehmer.
(Siegel des Zollamts.)

1843 *Königlich-Hannoversches Patent, den vorstehenden Staats-Vertrag betreffend, vom 26sten Mai 1843.*

Nachdem auf Grund des Staatsvertrages zwischen den Kronen Hannover und Preussen vom 29sten Mai 1815, so wie auf Grund der in der Wiener Congressacte vom 9ten Junius 1815 enthaltenen Verabredungen über die gemeinsame Bestimmung einer auf der Ems zu erhebenden Schifffahrts-Abgabe zwischen den von Uns und Seiner Majestät dem Könige von Preussen ernannten Bevollmächtigten unter dem 13ten März d. J. ein von Uns genehmigter Vertrag abgeschlossen ist, worin zugleich wegen Erweiterung der Emsschifffahrt auf Königlich-Preussischem Gebiete bestimmte Vereinbarungen getroffen sind; so wird mit Rücksicht auf die schleunige Ausführung dieser letzteren, so wie mit Rücksicht auf das Beste Unserer Unterthanen, unter Bezugnahme auf den §. 122. des Landesverfassungs-Gesetzes, hiedurch bestimmt, dass dieser im Nachstehenden verkündete Vertrag mit dem 28sten Junius d. J. in Wirksamkeit trete. Wir befehlen deshalb Allen, welche es angeht, von dem gedachten Tage an sich danach gebührend zu achten.

Da jedoch wegen der im Artikel 6. unter der Nummer 5. des Vertrages enthaltenen Bestimmung, wonach jedes zur Handelsschifffahrt auf der Ems dienende Schiff mit einer Scala, woraus die jedesmalige Schwere der Ladung zu erkennen ist, versehen seyn soll, noch eine weitere Verständigung über ein gleichmässiges Vermessungs- und Eichungsverfahren vorbehalten ist, so bleibt diese Bestimmung bis auf Weiteres ausgesetzt.

Das gegenwärtige Patent soll mit dem darin erwähnten Vertrage vom 13ten März d. J. durch die erste Abtheilung der Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniss gebracht werden.

Hannover, den 26sten Mai 1843.

Ernst August.

Schulte. G. Frhr. v. Schele.

Königlich-Hannoverische Verordnung, betreffend die Verpflichtung der Schiffer zur Führung eines Beglaubigungsscheines behuf Ausübung der Ems-Schifffahrt. Hannover, den 26sten Mai 1843. 1843

Ernst August, von Gottes Gnaden König von Hannover, Königlicher Prinz von Grossbritannien und Irland, Herzog von Cumberland, Herzog zu Braunschweig und Lüneburg etc etc.

Zur Vollziehung der im Artikel 6 unter der Nummer 1 des am 13ten März d. J. mit der Krone Preussen abgeschlossenen Staatsvertrages über die Erweiterung der Emsschifffahrt u. s. w. enthaltenen Bestimmung:

dass zur Ausübung der Flussschifffahrt auf der Ems Jeder eines Legitimationsscheins seiner Obrigkeit bedürfe, um sich über seine Befugniss zur Ausübung des Schiffergewerbes jederzeit ausweisen zu können,

wird hiedurch Folgendes verordnet:

§. 1. Ein jeder im hiesigen Königreiche wohnhafte Schiffer, welcher die Flussschifffahrt auf der Ems als Gewerbe, d. h. gegen Bezahlung, zu treiben beabsichtigt, muss sich bei seiner Obrigkeit melden und dieselbe um die Ausstellung eines Beglaubigungsscheines zur Ausübung der Emsschifffahrt ersuchen.

§. 2. Die Ausstellung des Beglaubigungsscheines geschieht von Unseren und den Standesherrlichen Aemtern, in den canzleisässigen Städten von den Magistraten derselben und in den geschlossenen Gerichten von den dafür angeordneten Gerichtshaltern.

§. 3. Bevor jedoch ein solcher Beglaubigungsschein ausgestellt wird, hat die darum angegangene Behörde

1. sich davon zu vergewissern, dass gegen die Persönlichkeit des Schiffers nichts zu erinnern sei (§. 5.);
2. auf Grund glaubhafter Bescheinigungen erfahrener Schiffer oder auf sonst geeignete Weise sich davon zu überzeugen, dass der Ansuchende die nöthige Kenntniss von der Schifffahrt besitze, um nicht das Leben und das ihm anvertrauete Eigenthum durch Unkenntniss oder Fahrlässigkeit in Gefahr zu setzen, und
3. eine genaue Untersuchung der Fahrzeuge, mit welchen die Schifffahrt betrieben werden soll, in der

1843 Beziehung eintreten zu lassen, um dadurch auszumitteln, ob dieselben hinreichend dauerhaft gebauet und gut im Stande und mit der erforderlichen Schiffsmannschaft versehen seyen.

§. 4. Für den Fall, dass die Schifffahrt mit Flussschiffen künftig regelmässig über Leer hinaus seewärts betrieben werden sollte, haben die Schiffer, welche von dieser erweiterten Flussschifffahrt Gebrauch machen wollen, behuf Erlangung eines Beglaubigungsscheines sich einer demnächst näher zu bestimmenden besondern Prüfung zu unterwerfen.

§. 5. Denjenigen, welche wegen eines Criminalverbrechens verurtheilt oder wegen wiederholter Zoll- oder Steuer-Defraudationen bestraft worden sind, soll ein Beglaubigungsschein nicht ertheilt werden.

Unter besonderen Umständen kann jedoch die Genehmigung dazu von Unserem Staats- und Finanz-Minister ertheilt werden.

§. 6. Haben sich die zur Ausstellung der Beglaubigungsscheine ermächtigten Behörden davon überzeugt, dass Schiffer und Fahrzeug die nöthigen Eigenschaften besitzen, so müssen sie unverzüglich zunächst die äusserliche Bezeichnung des Orts, der Nummer und der Lastenzahl am Vordertheile eines jeden Schiffes auf eine möglichst in die Augen fallende Weise vornehmen lassen und sodann den erbetenen Beglaubigungsschein nach dem hierunter abgedruckten Formulare ausstellen und solchen mit ihrer Namensunterschrift unter Beidruckung des Amts-, Stadt- oder Gerichtssiegels versehen.

§. 7. Dieser Beglaubigungsschein ist für zwei Jahre gültig und giebt dem Schiffer das Recht, je nach den Umständen, entweder auf der ganzen schiffbaren Strecke der Ems bis in die offene See oder bis Leer die Schifffahrt auszuüben (§. 4.).

§. 8. Der Beglaubigungsschein ist nur für denjenigen, auf dessen Namen er lautet, gültig und erlischt daher, auch wenn sonst die Dauer seiner Gültigkeit noch nicht abgelaufen sein sollte, mit dem Tode des ursprünglichen Inhabers.

§. 9. Nach Ablauf der beiden Jahre, für welche der Beglaubigungsschein ertheilt ist, muss derselbe erneuert werden und zu dem Ende von der ausstellenden Behörde dieselbe Untersuchung, welche im §. 3 vorge-

schrieben ist, namentlich in den unter den Nummern 1 1843
und 3 gedachten Beziehungen, wiederum eintreten.

§. 10. Dieselben Rücksichten, welche die Ertheilung des Beglaubigungsscheines verhindern, sind auch für zureichend zu halten, um den bereits ertheilten Schein wieder einzuziehen.

§. 11. Hält sich ein Schiffer dadurch beschwert, dass ihm der Beglaubigungsschein von seiner Obrigkeit versagt, oder wieder entzogen worden ist, so steht es ihm frei, bei der der Obrigkeit vorgesetzten Landdrostei und von dieser an das Ministerium der Finanzen und des Handels die Berufung zu ergreifen.

§. 12. Für die Ausstellung des Beglaubigungsscheines sind die Behörden eine Gebühr von 12 ggr zu nehmen berechtigt.

Ausserdem hat der Schiffer die nothwendigen Bezeichnungskosten des Schiffs, so wie die etwa durch die Untersuchung des Fahrzeuges veranlassten Kosten (§. 6) zu bezahlen. Dagegen sollen ihm durch die der Ausstellung vorangehende Untersuchung (§. 3), sofern nicht eine förmliche Prüfung dabei erforderlich ist (§. 4), keine Kosten erwachsen.

§. 13. Der Schiffer ist verpflichtet, den ihm ertheilten Beglaubigungsschein auf seinen Fahrten jederzeit bei sich zu führen und denselben an den Emszollstellen sowohl des In- als Auslandes auf Verlangen vorzuzeigen.

Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift wird mit einer Ordnungsstrafe bis zu fünf Thaler, die jedoch im Laufe einer und derselben Reise nur einmal abgenommen werden darf, geahndet.

§. 14. Wer, ohne überhaupt einen Beglaubigungsschein erhalten zu haben, die Schifffahrt auf der Ems betreibt, obwohl er nach §. 1 zur Entnehmung eines Beglaubigungsscheines verpflichtet seyn würde, verwirkt dadurch eine Geldstrafe bis zu zwanzig Thalern oder eine dieser entsprechende Gefängnisstrafe, welche im Wiederholungsfalle bis auf das Doppelte gesteigert werden kann.

§. 15. Dieselbe Strafe trifft denjenigen, welcher den ihm verliehenen Beglaubigungsschein einem andern leiht, um diesem dadurch die Ausübung der Emsschifffahrt möglich zu machen.

§. 16. Diejenigen Schiffer, welche bereits vor Erlass dieser Verordnung die Schifffahrt auf der Ems be-

1843 trieben haben, sollen, was ihre Persönlichkeit und Kenntnisse anbetrifft, ohne weitere Prüfung (§. 3) als befähigt zur Ausübung der Emsschifffahrt angesehen werden, und bedarf es also rücksichtlich dieser vor Ausstellung des Beglaubigungsscheines nur der in §. 3 unter No. 3 vorgeschriebenen Untersuchung.

§. 17. Die im Vorstehenden enthaltenen Bestimmungen finden auf die aus der See kommenden Schiffer keine Anwendung.

§. 18. Gegenwärtige Verordnung tritt gleichzeitig mit den im Eingange gedachten Vertrage vom 13ten März d. J. in Kraft.

Gegeben Hannover, den 26sten Mai 1843.

Ernst August.

Schulte. G. Frhr. v. Schele.

Formular

für einen auszustellenden Beglaubigungsschein zur Ausübung der Emsschifffahrt.

Beglaubigungsschein zur Ausübung der Emsschifffahrt für den Schiffer N. N. aus . . . . .

Nachdem der Schiffer N. N. aus . . . . . um die Ertheilung eines Beglaubigungsscheines zur Ausübung der Emsschifffahrt nachgesucht hat, und gegen seine persönlichen Eigenschaften, seine Kenntnisse als Schiffer, so wie gegen die Beschaffenheit seines Fahrzeuges nichts zu erinnern gefunden; so wird demselben in Gemässheit des Artikels 6. des am 13ten März 1843 mit Preussen abgeschlossenen Staatsvertrages über die Erweiterung der Emsschifffahrt hiedurch bezeugt, dass er zur Ausübung der Schifffahrt auf der ganzen schiffbaren Strecke der Ems sowohl im Königlich-Preussischen, als im diesseitigen Gebiete bis nach Leer (bis in die offene See) abwärts und umgekehrt mit seinem unter der Nummer . . . . verzeichneten Fahrzeuge tüchtig befunden ist.

Gegenwärtiger Beglaubigungsschein ist gültig für zwei Jahre vom Tage der Ausstellung angerechnet, und muss sodann gegen einen andern ausgewechselt werden.

So geschehen N. N., den ten

Königlich-Hannoversches Amt.
(Der Magistrat der Stadt . . . .)
(Gericht zu . . . . . .)

(L. S.) Gebühr.

Königlich-Hannoverische Verordnung, die Ernennung von Emszöllrichtern und deren Befugnisse betreffend. Hannover, den 26sten Mai 1843. 1843

Ernst August, von Gottes Gnaden König von Hannover, Königlicher Prinz von Grossbritannien und Irland, Herzog von Cumberland, Herzog zu Braunschweig und Lüneburg etc. etc.

Nachdem im Artikel 40 des am 13ten März d. J. mit der Krone Preussen geschlossenen Staatsvertrages über die Erweiterung der Emsschifffahrt und die auf der Ems zu erhebenden Schifffahrtsabgaben vereinbart worden:

dass ein Mitglied desjenigen mit der Ausübung der Civil-Gerichtsbarkeit beauftragten Amts oder Gerichts, in dessen Bezirke die Zollstelle belegen sei, ohne Rücksicht auf den sonst etwa begründeten bevorzugten Gerichtsstand, zur summarischen Behandlung und Entscheidung einzelner auf die Emsschifffahrt bezüglichen Gegenstände verpflichtet seyn solle,

so verordnen Wir zur Ausführung dieser Vertragsbestimmung hiedurch Folgendes:

§. 1. Bei den Aemtern Lingen, Meppen, Hümmling, Aschendorf, Weener und Leer sollen Emszollrichter ernannt werden.

Die Ernennung derselben geschieht durch Unseren Staats- und Finanz-Minister.

§. 2. Die Emszollrichter haben alle Contraventionen zu untersuchen und zu bestrafen, welche zur Umgehung oder Verkürzung der nach dem Vertrage vom 13. März d. J. zu entrichtenden Emszoll-Abgaben beabsichtigt oder verübt sein sollen, so wie nicht minder die in Bezug hierauf begangenen Ordnungswidrigkeiten, sofern nicht der einer Defraude oder Ordnungswidrigkeit Bezüchtigte die von den Emszollbeamten ihm angedeutete Strafe sofort freiwillig erlegt.

§. 3. Desgleichen liegt den Emszollrichtern die Behandlung und Entscheidung ob:

1. in allen Fällen, wo die Umgehung des auf der Ems zu bezahlenden Schleusengeldes in Frage ist;

2. in allen Streitigkeiten wegen Zahlung der auf der Ems vorkommenden Zoll-, Krahn-, Wage- und

1843 Hafengelder, so wie der anderen in den Artikeln 35, 36 und 37 des Vertrages vom 13ten März d. J. bezeichneten Gebühren;

3. über die von Privatpersonen unternommene Hemmung des Leinpfades der Ems;

4. über die beim Schiffsziehen veranlasste Beschädigung an Wiesen und Feldern, so wie überhaupt über jeden Schaden, den Flösser oder Schiffer während der Fahrt oder beim Umladen Anderen verursacht haben möchten;

5. über den Betrag der Bergelöhne und andere Hülfsvergütungen in den auf der Ems vorgefallenen Unglücksfällen, in so fern die Betheiligten sich darüber nicht gütlich vereinbart haben.

§. 4. In allen in den §§. 2 und 3 enthaltenen Fällen steht die Befugniss zur Behandlung und Entscheidung derselben den Emszollrichtern auch über diejenigen Personen zu, welche sonst einem bevorzugten oder doch einem andern persönlichen Gerichtsstande unterworfen sind.

§. 5. Das Verfahren in eigentlichen Emszoll-Contraventionssachen (§. 2.) richtet sich sowohl in der ersten als in den höheren Instanzen ganz nach dem für die Umgehung der Ein-, Durch- und Ausgangs-Abgaben bestehenden Contraventions-Verfahren. — Es haben daher auch die Emszollbeamten die im neunten Abschnitte des Gesetzes vom 21sten April 1835, die Ein-, Durch- und Ausgangs-Abgaben betreffend, den Steuerbeamten ertheilten Vorschriften zu befolgen.

§. 6. In allen anderen der Competenz der Emszollrichter überwiesenen Gegenständen (§. 3.) finden sowohl hinsichtlich der formellen als materiellen Behandlung, so wie insbesondere auch wegen der gegen die abgegebenen Entscheidungen zuständigen Rechtsmittel die sonst für Gegenstände dieser Art geltenden polizeilichen oder civilrechtlichen Bestimmungen in der Masse Anwendung, dass stets ein möglichst summarisches Verfahren Statt finden soll.

§. 7. Für die Behandlung und Entscheidung der eigentlichen Emszoll-Contraventionen (§. 2.) haben die Emszollrichter die Gebühren nach der in Steuer-Contraventionssachen geltenden Sportelntaxe für sich zu berechnen.

In allen anderen Fällen (§. 3.) kommen die je nach

Beschaffenheit der Gegenstände in Gemässheit der dafür bestehenden Sporteltaxe anzusetzenden Gebühren dem Gerichtsherrn zu Gute. 1843

§. 8. Ist das Amt eines Emszollrichters erledigt, so hat die vorgesetzte Landdrostei davon Unseren Staats- und Finanz-Minister ungesäumt Anzeige zu machen.

§. 9. Diese Verordnung tritt gleichzeitig mit dem im Eingange gedachten Vertrage vom 13ten März d. J. in Kraft.

Gegeben Hannover, den 26sten Mai 1843.

ERNST AUGUST.

SCHULTE. G. Frhr. v. SCHELE

21.

Traité d'amitié, de commerce et de navigation entre S. M. la reine de Portugal et des Algarves, et S. M. le sultan empereur des Ottomans, signé à Londres, le 20 mars 1843).*

S. M. T. F. la reine de Portugal et des Algarves étant animée du desir de faciliter et d'étendre des relations de commerce entre ses sujets et ceux de la Sublime-Porte, afin de cimenter les bases d'une parfaite amitié et d'une bonne intelligence entre les deux puissances; et S. M. le sultan empereur des Ottomans, animé également des mêmes sentimens, et voulant correspondre de son côté à ce désir de S. M. T. F.; les deux augustes souverains ont à cet effet nommé leurs ministres plénipotentiaires; savoir S. M. T. F., le sieur Christophe-Pierre de Moraes Sarmento, baron da Torre de Moncorvo, du conseil de S. M. T. F, commandeur de l'ordre de Notre-Dame de la Conception de Villa Viçosa, et chevalier de l'ordre du Christ, grand-croix de l'ordre royal américain d'Isabelle-la-Catholique, et de l'ordre d'Ernest Pie de la maison ducale de Saxe,

---

*) Le texte *français* de ce traité est reproduit d'après le *Diario do Governo* du 18 novembre 1843.

1843 grand officier de l'ordre royal de la Légion-d'Honneur, commandeur de l'ordre royal de Dannebrog, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de S. M. T. F. près S. M. britannique; et S. M. l'empereur des Ottomans, son excellence Séyed Mouhammed Emin Aali Effendi, décoré du Nichani Iftihar (décoration d'honneur) de la première classe, commandeur des ordres royaux de l'Aigle-Rouge de Prusse, de Charles III et d'Isabelle-la-Catholique d'Espagne, chevalier des ordres de Léopold de Belgique et de l'Etoile-Polaire de Suède, ambassadeur extraordinaire et ministre plénipotentiaire de la Sublime-Porte Ottomane près S. M. britannique; lesquels, après s'être communiqué réciproquement leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, et avoir tenu plusieurs conférences, sont convenus et ont arrêté d'un commun accord le traité suivant;

1. Il y aura désormais amitié perpétuelle entre les Etats et les sujets de S. M. T. F., et les Etats et les sujets de S. M. l'empereur des Ottomans.

2. Les sujets des hautes parties contractantes pourront, en toute sécurité, visiter leurs Etats respectifs, ayant liberté réciproque de commerce par terre et par mer, pouvant louer des maisons ou des magasins; et toujours il sera accordé les plus grands egards aux individus.

Même en cas de guerre d'une des hautes puissances contractantes avec une autre puissance, l'amitié ne cessera pas d'exister entre le Portugal et la Sublime-Porte Ottomane.

Le gouvernement portugais recevra toujours avec les mêmes égards le pavillon et les sujets ottomans, qui ne seront jamais inquiétés en rien et pourront continuer leurs relations commerciales. Par réciprocité, le même accueil sera fait par la Sublime-Porte aux sujets portugais, dont le pavillon et les sujets seront toujours respectés.

3. Les négocians, ou tous autres sujets de la Sublime-Porte Ottomane, qui se rendront sur le territoire portugais, tant à leur arrivée comme pendant leur séjour, y seront reçus et regardés avec les mêmes distinctions, et y jouiront des mêmes avantages ou priviléges qu'y jouissent les sujets des nations les plus favorisées. De même, et par réciprocité, les négocians ou tous autres sujets portugais qui se rendront dans les mers, les

eaux, les ports et tous les pays de la Sublime-Porte, 1843
recevront le même accueil et ne pourront y être vexés ou molestés, et paieront seulement les mêmes droits et autres impôts qui seront imposés aux négocians et sujets des puissances amies de la Sublime-Porte, et qui sont les plus favorisées. Les deux hautes parties contractantes accorderont des passe-ports aux voyageurs d'après les usages reçus.

4. Les sujets portugais qui, soit par dévotion, soit pour l'amour des voyages, ou soit pour des objets scientifiques, voudraient visiter la sainte cité de Jérusalem, ou quelque autre lieu de l'empire ottoman, pourront le faire avec parfaite sécurité; et à cet effet, ils obtiendront un laissez-passer (commandement impérial) au moyen duquel ils ne rencontreront aucun obstacle, et trouveront protection et assistance.

5. Dans tous les Etats de la Sublime-Porte, les négocians portugais ne seront jamais, sous un motif quelconque, incommodés ou molestés dans leurs affaires, et, en général, on suivra à leur égard les coutumes établies à l'égard des commerçans des autres puissances *amies*. Ils pourront, pour leurs affaires de commerce, se servir de courtiers de quelque nation ou de quelque religion que ce soit.

6. La Sublime-Porte pourra nommer et placer (des Shahbenders) des consuls et des vice-consuls dans toutes les villes et ports des Etats portugais; ils trouveront partout aide et protection, et jouiront des avantages et de la distinction qui sont dus à leur caractère, et qui sont accordés aux personnes du même rang des nations les plus favorisées, résidant dans les Etats de Portugal. De même, S. M. T. F. pourra nommer et établir des consuls et des vice-consuls, soit nés portugais ou étrangers (mustémens) dans toutes les échelles, places, ports ou villes de commerce des Etats ottomans, là où le gouvernement portugais reconnaîtra que ses intérêts exigent leur présence: la Sublime-Porte leur expédiera des firmans ou berats, et il leur sera accordé la protection, l'assistance et la distinction convenables et pareilles à celles accordées aux autres employés étrangers du même grade.

7. L'esclavage étant aboli depuis long-temps en Portugal, il s'en suit, et il est néanmoins aussi déclaré, qu'aucun sujet ottoman ne pourra pas être fait esclave

1843 en Portugal. De même, et par aucun motif, un sujet portugais ne pourra être réduit à l'esclavage dans les Etats de la Sublime-Porte.

Réciproquement, tant les biens des sujets portugais décédés dans les Etats de la Sublime-Porte, comme ceux des sujets ottomans décédés en Portugal, seront remis entre les mains des agens diplomatiques, ou consuls, ou vice-consuls des deux pays respectifs, de la manière la plus prompte et la plus sûre, pour être restitués par eux à leurs héritiers.

8. Dans le cas de contestation ou de procès entre les sujets de la Sublime-Porte et les sujets de S. M. T. F., les parties ne seront entendues, ni la cause jugée qu'en présence du drogman de Portugal. Toutes les fois qu'il s'agira d'une cause dont l'objet dépassera en valeur *cinq cents piastres* turques, elle sera soumise au jugement de la Sublime-Porte, pour qu'elle décide suivant les lois de la justice et de l'équité. Les Portugais vaquant honnêtement et paisiblement à leur commerce, ne pourront jamais être arrêtés ou molestés par les autorités locales; mais en cas de crime ou de délit, l'affaire sera remise à leur ministre, chargé d'affaires, consul ou vice-consul; les accusés seront jugés par lui, et punis selon l'usage établi à l'égard des Francs.

9. Le pavillon ottoman sera respecté dans tous les Etats portugais, et les bâtimens de guerre portugais observeront, à l'égard des navires de commerce de l'empire ottoman, les démonstrations d'amitié et la courtoisie, usitées dans la marine. Les vaisseaux de guerre ottomans auront les mêmes procédés à l'égard des navires portugais, et le pavillon portugais sera dûment respecté dans les Etats de la Sublime-Porte. Les vaisseaux portugais navigueront en toute sûreté sous leur propre pavillon; mais dans aucun cas, ils ne pourront accorder leur pavillon, soit aux navires des sujets ottomans, soit à ceux des autres nations. Les ministres, chargés d'affaires, consuls ou vice-consuls de S. M. T. F. ne pourront jamais soustraire publiquement ou secrètement des sujets ottomans à l'autorité de la Sublime-Porte, ni les protéger par des patentes. Ils veilleront à ce qu'on ne s'écarte jamais en rien des principes posés dans ce traité, et approuvés par les deux hautes parties contractantes.

10. Les navires marchands portugais pourront li-

brement passer par le canal de la résidence impériale 1843
pour aller dans la mer Noire ou pour en revenir; et, à moins d'objets prohibés dans l'empire ottoman, ils pourront être chargés des effets ou de toutes les productions naturelles ou manufacturées, soit de l'empire ottoman, soit de toutes autres provenances. Il sera libre aux bâtimens marchands de Portugal de naviguer chargés ou en lest, soit dans le Bosphore, soit dans la mer Noire, ou les autres mers, eaux, ports ou hâvres qui dépendent de la Sublime-Porte; laquelle les fera protéger contre toute molestation ou attaque des régences d'Afrique, en les munissant des firmans nécessaires à cet effet.

11. Dans tous les ports de l'empire ottoman, les navires portugais, soit à leur entrée, soit à leur sortie, ne seront pas assujétis par les préposés de la douane ou par les officiers de la chancellerie du port, à être visités avec plus de sévérité que ceux des nations les plus favorisées; et ces navires et leurs cargaisons ne paieront jamais d'autres, ni de plus forts droits de douane, de ports ou d'autres, que ceux payés par ces mêmes nations. De même, ils pourront importer ou exporter tous les produits et marchandises quelconques, qui pourront être importés ou exportés par les bâtimens des nations les plus favorisées.

Les navires sous pavillon ottoman qui se rendront dans les ports portugais, y jouiront de tous ces avantages quant au commerce direct dans ces ports; mais le commerce indirect (qui consiste dans le transport des marchandises ou produits d'une provenance étrangère, par un bâtiment sous le pavillon de l'une des hautes parties contractantes, dans les ports de l'autre) se trouvant réglé par des lois spéciales, les bâtimens ottomans qui feront ce commerce, seront assujétis, comme le sont ceux des autres nations étrangères, à ces mêmes règlemens; leurs cargaisons paieront alors les droits additionnels imposés par les lois en vigueur, et qui sont également payés par les autres nations étrangères.

Les bâtimens portugais qui feront le commerce indirect dans les Etats ottomans, seront de même sujets aux lois existantes ou à celles qu'à l'avenir le gouvernement ottoman jugera convenable de faire pour régler ce commerce.

La pêche nationale portugaise étant l'objet de privi-

1843 léges et d'avantages particuliers, est une exception dans le commerce général du Portugal avec les autres nations.

Quant au commerce du sel, son exportation se trouve réglée en Portugal par des lois particulières, auxquelles se soumettent tous les bâtimens sous un pavillon étranger quelconque, qui veulent exporter le sel portugais.

Le commerce du sel se trouvant également réglé par des lois très-particulières et souvent tout-à-fait locales dans les Etats de la Sublime-Porte, auxquelles sont sujets les bâtimens étrangers qui veulent faire ce commerce, les bâtimens portugais suivront à cet égard les dispositions et les règlemens établis dans les ports où ils entreront pour faire ce commerce.

Pour ce qui regarde le commerce côtier, comme il est défendu en Portugal à toutes les nations étrangères de faire ce commerce, il ne pourra être non plus accordé aux navires sous pavillon ottoman; et de même le commerce côtier, dans les Etats de la Sublime-Porte, ne sera non plus permis aux bâtimens marchands de Portugal.

12. Les sujets de l'une des hautes parties contractantes, arrivant avec leurs bâtimens à l'une des côtes appartenantes à l'autre, mais ne voulant pas entrer dans le port, ou après y être entrés ne voulant décharger aucune partie de leur cargaison, auront la liberté de partir et de poursuivre leur voyage sans payer d'autres droits que n'en paient en pareil cas les autres nations amies.

13. Il est aussi convenu que les bâtimens marchands de l'une des hautes parties contractantes, étant entrés dans les ports de l'autre, pourront se borner à ne décharger qu'une partie de leur cargaison, selon que le capitaine ou propriétaire le désirera, et qu'ils pourront s'en aller librement avec le reste, sans payer des droits, impôts ou charges quelconques, que pour la partie qui aura été déchargée, et qui sera marquée et biffée sur le manifeste qui contiendra l'énumération des effets dont le bâtiment était chargé; lequel manifeste devra être présenté en entier à la douane du lieu où le bâtiment aura abordé.

Il ne sera rien payé pour la partie de la cargaison que le bâtiment remportera, et avec laquelle il pourra continuer sa route pour un ou plusieurs ports du même

pays, et disposer du reste de sa cargaison, si elle est 1843
composée d'objets dont l'importation est permise, en payant les droits qui sont applicables, ou bien il pourra s'en aller dans tout autre pays. Il est cependant entendu que les droits, impôts, ou charges quelconques, qui sont, ou seront payables pour les bâtimens mêmes, doivent être acquittés une seule fois, au premier port où ils rompraient le chargement, ou en déchargeraient une partie; mais qu'aucuns droits, impôts ou charges pareils ne seront demandés de nouveau dans les ports du même pays, où lesdits bâtimens pourraient vouloir entrer après, à moins que la nation la plus favorisée ne soit sujette à quelques droits ultérieurs dans le même cas.

14. Dans aucune circonstance, on ne pourra forcer les propriétaires ou les capitaines des vaisseaux marchands des deux hautes parties contractantes à employer leurs vaisseaux au transport de troupes, de munitions, ou autres objets de guerre. Ils auront la liberté de refuser les arrangemens qu'on leur proposerait, et qui se trouveraient ne pas leur convenir.

15. Si un vaisseau d'une des deux hautes parties contractantes vient à se réfugier dans les ports, ou dans la juridiction de l'autre, pour se mettre à l'abri des corsaires ou de quelque autre accident, il sera reçu, protégé et traité avec courtoisie; et si un vaisseau d'une des deux hautes parties contractantes venait à faire naufrage sur les côtes de l'autre, les hommes de l'équipage qu'on aura pu sauver recevront les secours que réclame leur position; on déposera chez le consul ou vice-consul portugais de l'endroit le plus prochain, les marchandises et les objets qu'on aura pu sauver, pour être remis à leurs propriétaires; et quant aux biens des sujets ottomans en pareil cas, les usages établis dans les Etats portugais à l'égard des nations les plus favorisées serviront de règle.

16. Les hautes parties contractantes s'engagent à ce que toutes les faveurs, priviléges et exemptions en fait de commerce ou de navigation, accordés après ce traité aux sujets d'une autre puissance par une des hautes parties contractantes de ce traité, seront également accordés aux sujets de l'autre haute partie contractante. Cette concession sera gratuitement accordée, dans le cas qu'elle soit ainsi accordée à cette autre na-

1843 tion; mais si cette concession avait été accordée par une des parties contractantes à une autre nation quelconque, moyennant une rétribution ou un équivalent, elle sera également accordée aux sujets de l'autre haute partie contractante moyennant, *quàm proximè*, la rétribution ou équivalent stipulé.

17 et dernier. Le présent traité d'amitié, de commerce et de navigation ayant été signé par les plénipotentiaires susdits, à l'effet d'être exécuté fidèlement de part et d'autre, il restera en vigueur pendant dix années, à compter de la date de sa signature; et pour toutes les autres années qui se suivront jusqu'à ce qu'une des hautes parties contractantes ne déclare explicitement à l'autre son intention, ou de le faire cesser entièrement, ou de lui faire des altérations.

Dans ce cas, les dispositions du même traité seront encore obligatoires pendant douze mois, à dater de la déclaration faite par l'une des hautes parties contractantes, à l'autre, de son intention de faire cesser ou d'altérer ce traité.

Conclusion.

Les plénipotentiaires des deux hautes parties contractantes, après avoir signé et scellé de leur sceau le présent traité d'amitié, de commerce et de navigation, contenant dix-sept articles, les transmettront immédiatement à leurs cours; et aucune des deux hautes parties contractantes ne permettra qu'il y soit contrevenu ou porté atteinte en aucune manière. Le présent traité sera ratifié, et les ratifications seront échangées à Londres dans l'espace de quatre-vingt-dix jours, à compter de celui de la signature, ou plus tôt, si faire se peut, et commencera à être mis en exécution trente jours après l'échange des ratifications.

Fait à Londres, ce vingt mars mil huit cent quarante-trois.

(L. S.) Bon da Torre de Moncorvo.
(L. S.) Aali.

22.

Traité d'amitié, de commerce et de navigation, conclu à Caracas le 15 mars 1843, entre la France et la république de Vénézuéla).*

Au nom de la très-sainte Trinité.

De nombreuses relations de commerce étant établies, depuis plusieurs années, entre les Etats de S. M. le roi des Français et la République de Vénézuéla, il a été jugé utile d'en régulariser l'existence, d'en favoriser le développement et d'en perpétuer la durée par un traité d'amitié, de commerce et de navigation, fondé sur l'intérêt commun des deux pays et propre à faire jouir les sujets et citoyens respectifs d'avantages égaux et réciproques.

D'après ce principe et à cet effet, ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir:

S. M. le roi des Français, le sieur *Céleste-Etienne David*, son consul-général et chargé d'affaires au Vénézuéla, chevalier de l'ordre royal de la Légion-d'Honneur;

Et S. E. le président de la République de Vénézuéla, le sieur *Francisco Aranda*, ministre secrétaire d'Etat aux départemens des finances et des relations extérieures;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivans:

Art. 1er. Il y aura paix constante et amitié perpétuelle entre S. M. le roi des Français, ses héritiers et successeurs, d'une part, et la république de Vénézuéla, d'autre part, et entre les sujets et citoyens de l'un et de l'autre Etat, sans exception de personnes et de lieux.

2. Les Français au Vénézuéla, et les Vénézuéliens en France, pourront réciproquement, et en toute liberté, entrer avec leurs navires et cargaisons, comme les nationaux eux-mêmes, dans tous les lieux, ports

*) Les ratifications de ce traité ont été échangées à Caracas, le 23 mars 1844.

1843 et rivières qui sont ou seront ouverts au commerce étranger.

Ils seront, pour le commerce d'échelle, traités respectivement et tant qu'il existera dans ce commerce une parfaite réciprocité, comme les sujets ou citoyens de la nation la plus favorisée. Quant au cabotage, il demeure exclusivement réservé, de part et d'autre, aux nationaux.

Ils pourront, comme les nationaux, sur les territoires repectifs, voyager ou séjourner, commercer tant en gros qu'en détail, louer et occuper les maisons, magasins et boutiques qui leur seront nécessaires, effectuer des transports de marchandises et d'argent et recevoir des consignations, tant de l'intérieur que des pays étrangers.

Ils seront également libres, dans tous leurs achats comme dans toutes leurs ventes, d'établir et de fixer le prix des effets, marchandises et objets quelconques, tant importés que nationaux, soit qu'ils les vendent à l'intérieur ou qu'ils les destinent à l'exportation; sauf à se conformer aux lois et règlemens du pays.

Ils seront entièrement libres de faire leurs affaires eux-mêmes, de présenter en douanes leurs propres déclarations ou de se faire suppléer par qui bon leur semblera, facteur, agent, consignataire ou interprète, soit dans l'achat ou la vente de leurs biens, de leurs effets ou marchandises, soit dans le chargement ou le déchargement ou l'expédition de leurs navires.

Enfin, ils ne seront assujettis, dans aucun cas, à d'autres charges, taxes ou impôts que ceux auxquels sont soumis les nationaux, ou les sujets et citoyens de la nation la plus favorisée.

3. Les sujets et citoyens respectifs jouiront, dans l'un et dans l'autre Etat, d'une constante et complète protection pour leurs personnes et leurs propriétés. Ils auront, en conséquence, un libre et facile accès auprès des tribunaux de justice, pour la poursuite et la défense de leurs droits, en toute instance et dans tous les degrés de juridiction établis par les lois. Ils seront libres d'employer, dans toutes les circonstances, les avocats, avoués ou agens de toute classe qu'ils jugeraient à propos; enfin, ils jouiront, sous ce rapport, des mêmes droits et priviléges que ceux qui seront accordés aux

nationaux, et seront soumis aux mêmes conditions im- 1843
posées à ces derniers.

Ils seront d'ailleurs exempts de tout service personnel, soit dans les armées de terre ou de mer, soit dans les gardes ou milices nationales, ainsi que de toute contribution de guerre, emprunts forcés, réquisitions ou services militaires quels qu'ils soient, et, dans tous les autres cas, ils ne pourront pas être assujettis pour leurs propriétés soit mobilières, soit immobilières à d'autres charges, exactions ou impôts que ceux auxquels seraient soumis les nationaux eux-mêmes, ou les sujets et citoyens de la nation la plus favorisée sans exception; bien entendu que celui qui réclamera l'application de la dernière partie de cet article sera libre de choisir celui des deux traitemens qui lui paraîtrait le plus favorable.

4. Les sujets et citoyens de l'un et l'autre Etat ne pourront être respectivement soumis à aucun embargo, ni être retenus avec leurs navires, cargaisons, marchandises ou effets, pour une expédition militaire quelconque, ni pour quelque usage public que ce soit, sans une indemnité débattue et fixée préalablement par les *parties* intéressées, et suffisante pour cet usage et pour *les torts*, pertes, retards et dommages qui dépendent ou qui naîtront du service auquel ils seront obligés.

5. Les sujets et citoyens de l'un et l'autre Etat jouiront respectivement de la plus entière liberté de conscience, et ils pourront exercer leur culte de la manière que leur permettront la constitution et les lois du pays où ils se trouveront.

6. Les sujets et citoyens des deux pays seront libres de posséder des immeubles et de disposer comme il leur conviendra, par vente, donation, échange, testament, ou de quelque autre manière que ce soit, de tous les biens qu'ils posséderaient sur les territoires respectifs. De même, les sujets et citoyens des deux Etats, qui seraient héritiers de biens situés dans l'autre, pourront succéder, sans empêchement, à ceux desdits biens qui leur seraient dévolus *ab intestat*, et en disposer selon leur volonté; et lesdits héritiers ou légataires ne seront pas tenus à acquitter des droits de succession ou autres plus élevés que ceux qui seront supportés, dans des cas semblables, par les nationaux eux-mêmes.

7. Si (ce qu'à Dieu ne plaise) la paix entre les deux parties contractantes venait à être rompue, il sera

1843 accordé, de part et d'autre, un terme qui ne sera pas moins de six mois, aux commerçans qui se trouveront dans le pays, pour régler leurs affaires et pour disposer de leurs propriétés, et, en outre, un sauf-conduit leur sera délivré pour s'embarquer dans tel port qu'ils indiqueront de leur propre gré, à moins qu'il ne soit occupé ou assiégé par l'ennemi, et que leur propre sûreté ou celle de l'Etat s'opposent à leur départ par ce port.

Tous les autres sujets et citoyens ayant un établissement fixe et permanent dans les Etats respectifs, pour l'exercice de quelque profession ou occupation que ce soit, pourront conserver leur établissement et continuer leur profession sans être inquiétés en aucune manière, et la possession pleine et entière de leur liberté et de leurs biens leur sera laissée tant qu'ils ne commettront aucune offense contre les lois du pays. Enfin, leurs propriétés ou biens, de quelque nature qu'ils soient, ne seront assujettis à aucune saisie ou séquestre, ni à d'autres charges et impositions que celles exigées des nationaux. De même, les deniers dus par des particuliers, non plus que les fonds publics, ni les actions de banques et compagnies, ne pourront jamais être saisis, séquestrés ou confisqués au préjudice des sujets et citoyens respectifs.

8. Le commerce français dans la république de Vénézuéla, et le commerce vénézuélien en France, seront traités, sous le rapport des droits de douane, tant à l'importation qu'à l'exportation, comme celui de la nation étrangère la plus favorisée.

Dans aucun cas, les droits d'importation imposés en France sur les produits du sol ou de l'industrie du Vénézuéla, et dans le Vénézuéla sur les produits du sol ou de l'industrie de la France, ne pourront être autres ou plus élevés que ceux auxquels sont ou seront soumis les mêmes produits de la nation la plus favorisée. Le même principe sera observé pour l'exportation.

Aucune prohibition ou restriction d'importation ou d'exportation n'aura lieu dans le commerce réciproque des deux pays, qu'elle ne soit également étendue à toutes les autres nations, et les formalités qui pourraient être requises pour justifier de l'origine et de la provenance des marchandises respectivement importées dans

l'un des deux Etats seront également communes à toutes les autres nations. 1843

9. Tous les produits du sol et de l'industrie de l'un des deux pays, dont l'importation n'est point expressément prohibée, paieront, dans les ports de l'autre, les mêmes droits d'importation, qu'ils soient chargés sur navires français ou vénézuéliens. De même les produits exportés acquitteront les mêmes droits et jouiront des mêmes franchises, allocations et restitutions de droits qui sont ou pourraient être réservées aux exportations faites sur bâtimens nationaux.

10. Les navires français arrivant dans les ports du Vénézuéla ou en sortant, et les navires vénézuéliens à leur entrée ou à leur sortie des ports de France, ne seront assujettis à d'autres, ni à de plus forts droits de tonnage, de phares, de port, de pilotage, de quarantaine ou autres, affectant le corps du bâtiment, que ceux auxquels sont ou seront assujettis les navires nationaux.

11. Les bâtimens français au Vénézuéla, et les bâtimens vénézuéliens en France, pourront décharger une partie de leur cargaison dans le port de prime abord, et se rendre ensuite, avec le reste de cette cargaison, dans d'autres ports du même Etat, soit pour y achever de débarquer leur chargement d'arrivée, soit pour y compléter leur chargement de retour, en ne payant, dans chaque port, d'autres ou de plus forts droits que ceux que paient les bâtimens nationaux dans des circonstances semblables.

12. Lorsque, par suite de relâche forcée ou d'avarie constatée, les navires de l'une des deux puissances contractantes entreront dans les ports de l'autre ou toucheront sur les côtes, ils ne seront assujettis à aucun droit de navigation, sous quelque dénomination que ces droits soient respectivement établis, sauf les droits de pilotage et autres représentant le salaire de services rendus par des industries privées, pourvu que ces navires n'effectuent aucun chargement ni déchargement de marchandises. Il leur sera permis de déposer à terre les marchandises composant leur chargement, pour éviter qu'elles ne dépérissent, et il ne sera exigé d'eux d'autres droits que ceux relatifs au loyer des magasins et chantiers publics qui seraient nécessaires pour déposer les marchandises et pour réparer les avaries du bâtiment.

1843 13. Seront considérés comme français au Vénézuéla, et comme vénézuéliens en France, les navires qui navigueront sous les pavillons respectifs, et qui seront porteurs des papiers de bord et des documens exigés par les lois de chacun des deux Etats pour la justification de la nationalité des bâtimens de commerce. Les deux parties contractantes se réservent d'ailleurs le droit, si les intérêts de leur navigation venaient à souffrir de la teneur de cet article, d'y apporter, cinq ans après la ratification du présent traité, telles modifications qui leur paraîtraient convenables, aux termes de leur législation respective.

14. Les navires, marchandises et effets appartenant aux sujets et citoyens respectifs, qui auraient été pris par des pirates, et conduits ou trouvés dans les ports de la domination de l'un ou de l'autre pays, seront remis à leurs proprietaires, en payant, s'il y a lieu, les frais de reprise qui seront déterminés par les tribunaux respectifs, lorsque le droit de propriété aura été prouvé devant ces tribunaux et sur la réclamation qui devra en être faite, dans le délai d'un an, par les parties interessées, par leurs fondés de pouvoirs ou par les agens des gouvernemens respectifs.

15. Les bâtimens de guerre de l'une des deux puissances pourront entrer, séjourner et se radouber dans ceux des ports de l'autre puissance dont l'accès est accordé à la nation la plus favorisée; ils y seront soumis aux mêmes règles et y jouiront des mêmes avantages.

16. S'il arrive que l'une des deux parties contractantes soit en guerre avec quelque autre pays tiers, l'autre partie ne pourra, dans aucun cas, autoriser ses nationaux à prendre ni accepter des commissions ou lettres de marque, pour agir hostilement contre la première ou pour inquiéter le commerce et les propriétés de ses sujets ou citoyens.

17. Les deux parties contractantes adoptent, dans leurs relations mutuelles, le principe que le pavillon couvre la marchandise. Si l'une des deux parties reste neutre quand l'autre est en guerre avec quelque autre puissance, les marchandises couvertes du pavillon neutre sont aussi réputées neutres, même quand elles appartiendraient aux ennemis de l'autre partie contractante.

Il est également convenu que la liberté du pavillon assure aussi celle des personnes, et que les individus

appartenant à une puissance ennemie, qui seraient trouvés à bord d'un bâtiment neutre, ne pourront pas être faits prisonniers, à moins qu'ils ne soient militaires et actuellement engagés au service de l'ennemi. 1843

En conséquence du même principe sur l'assimilation du pavillon et de la marchandise, la propriété neutre trouvée à bord d'un bâtiment ennemi sera considérée comme ennemie, à moins qu'elle n'ait été embarquée dans ce navire avant la déclaration de guerre ou avant qu'on eût connaissance de cette déclaration dans le port d'où le navire est parti.

Les deux parties contractantes n'appliqueront ce principe, en ce qui concerne les autres puissances, qu'à celles qui le reconnaîtront également.

18. Dans le cas où l'une des parties contractantes serait en guerre avec une autre puissance, et où ses bâtimens auraient à exercer en mer le droit de visite, il est convenu que, s'ils rencontrent un navire appartenant à l'autre partie demeurée neutre, ils y enverront dans leur canot deux vérificateurs chargés de procéder à l'examen des papiers relatifs à sa nationalité et à son chargement. Les commandans seront responsables dans leurs personnes et leurs biens de toute vexation ou acte de violence qu'ils commettraient ou toléreraient en cette occasion. La visite ne sera permise qu'à bord des bâtimens qui navigueraient sans convoi: il suffira, lorsqu'ils seront convoyés, que le commandant du convoi déclare verbalement et sur sa parole d'honneur que les navires placés sous sa protection et sous son escorte appartiennent à l'Etat dont il arbore le pavillon, et qu'il déclare, lorsque ces navires sont destinés pour un port ennemi, qu'ils n'ont pas de contrebande de guerre.

19. Dans le cas où l'un des deux pays serait en guerre avec quelque autre puissance, nation ou Etat, les sujets ou citoyens de l'autre pays pourront continuer leur commerce et navigation avec ces mêmes Etats, excepté avec les villes ou ports qui seraient réellement bloqués ou assiégés.

Bien entendu que cette liberté de commercer et de naviguer ne s'étendra pas aux articles réputés contrebande de guerre, bouches et armes à feu, armes blanches, projectiles, poudre, salpêtre, objet d'équipement militaire et tous instrumens quelconques fabriqués à l'usage de la guerre.

1843 Dans aucun cas, un bâtiment de commerce, appartenant à des sujets ou citoyens de l'un des deux pays, qui se trouvera expédié pour un port bloqué par l'autre État, ne pourra être saisi, capturé et condamné, si, préalablement, il ne lui a été fait une notification ou signification de l'existence du blocus par quelque bâtiment faisant partie de l'escadre ou division de ce blocus. Et, pour qu'on ne puisse alléguer une prétendue ignorance des faits et que le navire qui aura été dûment averti soit dans le cas d'être capturé s'il vient ensuite à se représenter dans le même port, pendant le temps que durera le blocus, le commandant du bâtiment de guerre qui le rencontrera d'abord devra apposer son visa sur les papiers de ce navire, en indiquant le jour, le lieu ou la hauteur où il l'aura visité et lui aura fait la signification en question, laquelle contiendra d'ailleurs les mêmes indications que celles exigées pour le visa.

20. Il pourra être établi des consuls de chacun des deux pays dans l'autre pour la protection du commerce; mais ces agens n'entreront en fonctions qu'après en avoir obtenu l'autorisation du gouvernement territorial. Celui-ci conservera, d'ailleurs, le droit de déterminer les résidences où il lui conviendra d'admettre les consuls; bien entendu que, sous ce rapport, les deux gouvernemens ne s'opposeront respectivement aucune restriction qui ne soit commune dans leur pays à toutes les nations.

21. Les consuls respectifs, ainsi que leurs chanceliers ou secrétaires, jouiront, dans les deux pays, des priviléges généralement attribués à leur charge, tels que l'exemption des logemens militaires et celle de toutes les contributions directes tant personnelles que mobilières ou somptuaires, à moins toutefois qu'ils ne soient sujets ou citoyens du pays, ou qu'ils ne deviennent soit propriétaires, soit possesseurs de biens immeubles, ou, enfin, qu'ils ne fassent le commerce, pour lesquels cas ils seront soumis aux mêmes taxes, charges et impositions que les autres particuliers. Ces agens jouiront en outre de tous les autres priviléges, exemptions et immunités qui pourront être accordés dans leur résidence aux agens du même rang de la nation la plus favorisée.

22. Les archives, et en général tous les papiers

des chancelleries des consulats respectifs, seront inviolables, et, sous aucun prétexte, ni dans aucun cas, ils ne pourront être saisis ni visités par l'autorité locale. 1843

23. Les consuls respectifs pourront, au décès de leurs nationaux morts sans avoir testé ni désigné d'exécuteur testamentaire, 1° apposer les scellés, soit d'office, soit à la réquisition des parties intéressées, sur les effets mobiliers et les papiers du défunt, en prévenant d'avance de cette opération l'autorité locale compétente, qui pourra y assister, et même, si elle le juge convenable, croiser de ses scellés ceux qui auront été apposés par le consul, et dès lors ces doubles scellés ne seront levés que de concert; 2° dresser aussi en présence de l'autorité compétente du pays, si elle croit devoir s'y présenter, l'inventaire de la succession; 3° faire procéder, suivant l'usage du pays, à la vente des effets mobiliers en dépendant; enfin, administrer et liquider personellement ou nommer, sous leur responsabilité, un agent pour administrer et liquider ladite succession, sans que l'autorité locale ait à intervenir dans ces nouvelles opérations, à moins qu'un ou plusieurs sujets ou *citoyens* du pays dans lequel serait ouverte la succession, ou les sujets d'une tierce puissance, n'aient à faire valoir des droits dans cette même succession; car dans ce cas, et s'il survient quelques difficultés entre les intéressés, elles seront jugées par les tribunaux du pays, le consul agissant alors comme représentant la succession.

Mais lesdits consuls seront tenus de faire annoncer la mort du défunt dans une des gazettes qui se publieront dans l'étendue de leur arrondissement, et ils ne pourront faire la délivrance de la succession ou de son produit aux héritiers légitimes ou à leurs mandataires qu'après avoir fait acquitter toutes les dettes que le défunt pourrait avoir contractées dans le pays, ou qu'autant qu'une année se sera écoulée depuis la date du décès, sans qu'aucune réclamation n'ait été présentée contre la succession.

24. En tout ce qui concerne la police des ports, le chargement et le déchargement des navires, la sûreté des marchandises, biens et effets, les sujets et citoyens des deux pays seront respectivement soumis aux lois et statuts du territoire. Cependant les consuls respectifs seront exclusivement chargés de l'ordre intérieur à bord des navires de commerce de leur nation, et connaîtront

1843 seuls de tous les différends qui surviendraient entre les hommes, le capitaine et les officiers de l'équipage; mais les autorités locales pourront intervenir, lorsque les désordres survenus seront de nature à troubler la tranquillité publique à terre ou dans le port, et ils pourront également connaître de ces différends lorsqu'une personne du pays ou un étranger s'y trouveront mêlés.

25. Les consuls respectifs pourront faire arrêter et renvoyer soit à bord, soit dans leur pays, les matelots qui auraient déserté des bâtimens de leur nation. A cet effet, ils s'adresseront par écrit aux autorités locales compétentes et justifieront, par l'exhibition des registres du bâtiment ou du rôle d'équipage, ou, si le navire était parti, par copie desdites pièces dûment certifiée par eux, que les hommes qu'ils réclament faisaient partie dudit équipage. Sur cette demande ainsi justifiée, la remise ne pourra leur être refusée. Il leur sera donné, de plus, toute aide et assistance pour la recherche, saisie et arrestation desdits déserteurs, qui seront même détenus et gardés dans les prisons du pays, à la réquisition et aux frais des consuls, jusqu'à ce que ces agens aient trouvé une occasion de les faire partir. Si, pourtant, cette occasion ne se présentait pas dans un délai de trois mois à compter du jour de l'arrestation, les déserteurs seraient mis en liberté et ne pourraient plus être arrêtés pour la même cause.

26. Toutes les fois qu'il n'y aura pas de stipulations contraires entre les armateurs, les chargeurs et les assureurs, les avaries que les navires des deux pays auraient éprouvées en mer, en se rendant dans les ports respectifs, seront réglées par les consuls de leur nation, à moins, cependant, que des habitans du pays où résideraient les consuls ne se trouvassent intéressés dans ces avaries; car elles devraient être réglées, dans ce cas, par l'autorité locale.

27. Toutes les opérations relatives au sauvetage des navires français naufragés sur les côtes du Vénézuéla seront dirigées par les consuls de France, et réciproquement, les consuls vénézuéliens dirigeront les opérations relatives au sauvetage des navires de leur nation naufragés ou échoués sur les côtes de France.

L'intervention des autorités locales aura seulement lieu dans les deux pays pour maintenir l'ordre, garantir les intérêts des sauveteurs, s'ils sont étrangers aux

équipages naufragés, et assurer l'exécution des dispositions à observer pour l'entrée et la sortie des marchandises sauvées. En l'absence et jusqu'à l'arrivée des consuls ou vice-consuls, les autorités locales devront d'ailleurs prendre toutes les mesures nécessaires pour la protection des individus et la conservation des effets naufragés. 1843

Il est de plus convenu que les marchandises sauvées ne seront tenues à aucun droit de douane, à moins qu'elles ne soient admises à la consommation intérieure.

28. La république de Vénézuéla jouira dans toutes les possessions et colonies de S. M. le roi des Français en Amérique, y compris la Guyane, des mêmes droits, priviléges et de la même liberté de commerce et de navigation dont jouit actuellement ou jouira la nation la plus favorisée, et, réciproquement, les habitans des possessions et colonies de la France en Amérique jouiront, dans toute leur extension, des mêmes droits, priviléges et de la même liberté de commerce et de navigation, qui, par ce traité, sont accordés, au Vénézuéla, aux Français, à leur commerce et à leur navigation.

29. Il est formellement convenu entre les deux parties contractantes, qu'indépendamment des stipulations qui précèdent, les agens diplomatiques et consulaires, les sujets de toute classe, les navires, les chargemens et les marchandises de l'un des deux Etats jouiront, de plein droit, dans l'autre, des franchises, priviléges et immunités quelconques consentis ou à consentir en faveur de la nation la plus favorisée; et ce, gratuitement, si la concession est gratuite, ou avec la même compensation si la concession est conditionelle.

30. Le présent traité sera en vigueur pendant dix ans, à compter du jour de l'échange des ratifications, et si, un an avant l'expiration de ce terme, ni l'une ni l'autre des deux parties n'annonce, par une déclaration officielle, son intention d'en faire cesser l'effet, ledit traité restera encore obligatoire pendant une année pour les deux parties, et ainsi de suite jusqu'à l'expiration des douze mois qui suivront la déclaration officielle en question, à quelque époque qu'elle ait lieu.

Dans le cas où l'une des deux parties contractantes jugerait que quelques-unes des stipulations du présent traité ont été enfreintes à son préjudice, elle devrait

1843 d'abord présenter à l'autre partie un exposé des faits, ainsi qu'une demande en réparation, accompagnée des documens et des preuves nécessaires pour établir la légitimité de la plainte, et elle ne pourra, d'aucune manière, autoriser des représailles ni déclarer la guerre, qu'autant que la réparation demandée par elle aurait été refusée ou mal accueillie.

31. Le présent traité sera ratifié par S. M. le roi des Français et par le président de la république de Vénézuéla, avec l'approbation du congrès, et les ratifications en seront échangées à Caracas, dans un délai de quinze mois, ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé le présent traité, et y ont apposé leurs cachets.

Fait en la ville de Caracas, le 25 mars de l'an du Seigneur 1843.

(L. S.) David.
(L. S.) Francisco Aranda.

23.

Notification du gouverneur de Milan, en date du 30 mars 1843, relative à l'abolition de l'affranchissement forcé des correspondances entre l'Autriche et la Saxe.

Afin de faciliter les correspondances épistolaires entre les Etats impériaux autrichiens et le royaume de Saxe, il a été conclu, le 28 novembre dernier, avec l'administration des postes de ce royaume, une convention pour la cessation de l'obligation de l'affranchissement de ces mêmes correspondances et pour l'introduction d'un tarif commun de ports de lettres. — Et maintenant, conformément aux ordres de la chambre aulique-générale, on porte à la connaissance du public les déterminations suivantes, qui devront recevoir leur exécution à dater du 1er avril prochain.

Premièrement. A dater de l'époque indiquée, il n'y aura plus *d'obligation d'affranchir jusqu'à la frontière* les lettres des Etats impériaux pour le royaume de Saxe et *vice-versâ*, excepté dans les cas indiqués

aux paragraphes 4 et 7, ou bien quand celui qui mettra une lettre à la poste, voudra la faire parvenir *franc de port* à celui à qui elle sera adressée. Ces sortes de lettres seront néanmoins acceptées par les bureaux de poste sans demander le paiement du port qui, dans ce cas, sera acquitté par le destinataire. 1843

Deuxièmement. Pour la correspondance réciproque entre les Etats impériaux et le royaume de Saxe, il a été établi *une taxe commune de port* de deux degrés et sans considérer les frontières de l'Etat comme frontières postales, de sorte que, pour les distances de dix milles allemands et moins en ligne directe du lieu de départ à celui de destination, on paiera pour une lettre simple *six* carantani, monnaie de convention, et pour les distances audelà de dix milles allemands, *douze* carantani, monnaie de convention *).

Conformément à ce qui précède, ne pourront entrer dans la première catégorie que les correspondances des stations postales de Bohême qui ne sont pas à une distance de plus de dix milles allemands des stations postales de Saxe. Toutes les correspondances entre les autres stations postales de la monarchie autrichienne et du royaume de Saxe, sont soumises à la taxe de *douze* carantani.

Troisièmement. Il sera prélevé en faveur de la caisse royale des postes de Saxe, outre la taxe commune de port, une augmentation de *quatre* carantani par chaque lettre simple pour les seules correspondances entre Leipzig, et les Etats impériaux. Seront pourtant exemptées de cette augmentation les lettres entre Leipzig et les stations postales de Bohême qui ne sont pas à une distance de plus de dix lieues allemandes de Leipzig.

Quatrièmement. Le poids d'une lettre simple est fixé à *un demi-loth*, poids de Vienne (environ 9 grammes, poids de France), quant aux lettres qui pèseront plus d'un *demi-loth*, la taxe commune du port, et l'augmentation pour Leipzig seront payées suivant le tableau de progression du poids et de la taxe qui est annexé à la présente notification.

Pour les expéditions d'un poids de plus de 32 *loths*, on ajoutera le prix du port d'une lettre simple par chaque *loth* de surpoids.

---

*) Le *carantano* ou *kreutzer* — o f. 0435 c.

1843 Si l'on reconnaît qu'une expédition de plus de huit *loths* de poids est composée de plusieurs lettres réunies en un seul paquet, on paiera autant de fois le port d'une lettre simple que le paquet pèsera de *loths*.

Cinquièmement. Pour les expéditions sous bandes, on accordera les modérations de port suivantes:

A. Pour les *paquets de gazettes*, *journaux*, *opuscules*, *livres*, *tableaux imprimés de prix-courans*, *circulaires*, *musique et catalogues* qui sont mis à la poste, fermés de manière à ce qu'on puisse voir que l'expédition est limitée au contenu annoncé, on ne paiera que *le tiers de la taxe*, mais jamais moins pourtant que la *moitié du port* d'une lettre simple. Il ne pourra jamais être joint rien d'écrit à ces sortes d'expéditions;

B. *Pour les échantillons de marchandises* qui sont joints à des lettres de manière à pouvoir être reconnus, on ne paiera de même que *le tiers* de la taxe du tarif, mais jamais moins pourtant que le port entier d'une simple lettre: la lettre à laquelle sera jointe une semblable expédition ne pourra jamais peser plus d'un *demi-loth*.

Quant aux expéditions indiquées aux paragraphes *a* et *b*, le port devra en être payé au moment de leur mise à la poste, pour que la diminution du droit dont il s'agit leur soit applicable.

Sixièmement. Pour les lettres recommandées, la taxe de recommandation est fixée en Autriche à *six* carantani, et en Saxe à *trois* carantani, que l'on devra payer au moment de l'expédition ou de la remise, suivant que l'on voudra en affranchir ou non l'expédition.

Les frais pour les reçus de retour sont, conformément aux règles établies dans ces Etats, fixées à *six* et *douze* carantani que l'on devra payer au moment de l'expédition.

Septièmement. Quant à l'exemption de port pour certaines correspondances, et aux exceptions réciproques de l'obligation d'affranchissement qui a cessé d'exister, ainsi qu'il est exprimé à l'article 1er, il a été décidé:

1°. A l'égard des expéditions exemptes de port (lettres et actes officiels),

A. Que les expéditions des particuliers de l'Autriche pour la Saxe qui sont adressées à des autorités ou à des bureaux, devront être *entièrement affranchiés* au moment de la mise à la poste;

B. Que les correspondances entre les autorités, les bureaux et les établissemens publics en Autriche et en Saxe, pour affaires d'administration et officielles seront exemptées de la taxe de la part du bureau d'expédition, en tant que l'autorité qui fait l'expédition jouira de la franchise du port dans l'Etat où aura lieu l'expédition. Ces expéditions devront néanmoins être marquées R. S. (*Regierungs Sache*, affaires du gouvernement), ou *ex-officio*, et le titre légal de l'exemption devra y être indiqué. 1843

Les bureaux de poste de ces Etats prélèveront pour ces expéditions de la Saxe *la demi-taxe* au profit de la caisse I. et R. des postes, lorsqu'en vertu des règlemens existant en Autriche, seront obligés au paiement du port de ces lettres, soit l'autorité, bureau ou établissement public auquel est adressée l'expédition, soit l'objet ou la personne que concerne la correspondance;

C. Les correspondances des autorités ou des bureaux qui, dans l'Etat où a lieu l'expédition, ne jouissent pas de la franchise du port, soit en général soit relativement à l'objet de la correspondance, devront être traités comme celles dont il est question au paragraphe *A*;

D. Comme en Autriche les correspondances des autorités royales *pour affaires de particuliers* ne sont pas soumises au paiement du port, et qu'au contraire elles le sont en Saxe, il est accordé à l'administration des postes de Saxe de prélever, pour son propre compte, la demi-taxe au moment de la remise de ces expéditions venant d'Autriche, et de même la moitié de la taxe à titre de franchise pour les expéditions semblables adressées par les autorités royales saxonnes aux autorités autrichiennes.

Ces dernières autorités devront marquer lesdites expéditions *ex-officio*, *affaires de particuliers*;

2° Relativement *aux franchises de port personnelles*, il est établi ce qui suit;

AA. La correspondance de LL. MM. et des membres de l'auguste maison impériale et de l'auguste maison de Saxe, est réciproquement exempte du paiement du port des lettres;

BB. Les personnes qui, en Autriche et en Saxe, sont autoritées à expédier des lettres franches sans payer aucune taxe, devront, pour la correspondance entre l'Autriche et la Saxe, lorsqu'ils ont l'intention de faire parvenir à quelqu'un une lettre entièrement franche,

M 2

1843 ou lorsqu'aux termes du § *A*, ils y seront obligés, payer *la moitié* de la taxe commune du port au profit de l'administration postale qui doit en faire la remise, ainsi que l'augmentation pour Leipzig, établie au profit de la caisse postale de Saxe.

Huitièmement. Les correspondans auront la faculté de faire transiter, soit par la Bavière, soit par la Bohême, les lettres à envoyer en Saxe; par la première de ces deux routes, elles arrivent plus vite à leur destination. On devra donc, sur l'adresse des lettres qu'on voudra expédier par la Bavière, ajouter cette annotation *Voie d'Augsbourg*. On paiera pour ces mêmes lettres, outre la taxe du port, et l'augmentation pour Leipzig, à titre de port de transit pour la Bavière à prélever, soit à l'expédition, soit à la remise, la somme de *six* carantani, monnaie de convention, par chaque lettre chaque du poids d'un *demi-loth*, et *trois* carantani de plus pour surpoids d'un *demi-loth*.

Milan, le 30 mars 1843.

Signé: le comte de SPAUR, gouverneur.
SPADAEMI, conseiller du gouvernement.

Tableau de progression du poids et de la taxe pour les correspondances entre l'Autriche et la Saxe.

POIDS.	EN MONNAIES DE CONVENTION — TAXE COMMUNE du port des lettres. — 1re Classe de 6 carantani		2e Classe de 12 carantani		AUGMENTATION pour Leipzig.	
LOTH.	fl.	car.	fl.	car.	fl.	car.
Jusques à $1/2$ inclusivement	»	6	»	12	»	4
Au-dessus d'un $1/2$ jusqu'à 1 loth	»	9	»	18	»	6
— 1 . . . $1\frac{1}{2}$	»	12	»	24	»	8
— $1\frac{1}{2}$ . . . 2	»	18	»	36	»	12
— 2 . . . $2\frac{1}{2}$	»	24	»	48	»	16
— $2\frac{1}{2}$ . . . 3	»	30	1	»	»	20
— 3 . . . 4	»	36	1	12	»	24
— 4 . . . 6	»	42	1	24	»	28
— 6 . . . 8	»	48	1	36	»	32
— 8 . . . 12	»	54	1	48	»	36
— 12 . . . 16	1	»	2	»	»	40
— 16 . . . 24	1	6	2	12	»	44
— 24 . . . 32	1	12	2	24	»	48

24.

Convention de poste entre la France et la Grande-Bretagne. Signée et conclue à Londres, le 3. *Avril* 1843.

Sa Majesté le roi des Français et sa Majesté la reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, désirant favoriser les relations amicales existant entre les deux pays, et régler, au moyen d'une nouvelle convention, les communications par les postes de leurs Etats respectifs sur des bases plus libérales et plus avantageuses, ont nommé pour leurs plénipotentiaires à cet effet, savoir:

Sa Majesté le roi des Français, le sieur Louis de Beaupoil, comte de Saint-Aulaire, pair de France, grand officier de l'ordre royal de la Légion-d'Honneur, grand-croix de l'ordre de Léopold de Belgique, son ambassadeur extraordinaire près sa Majesté britannique;

Et sa Majesté la reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, le très-honorable Georges, comte d'Aberdeen, vicomte Gordon, vicomte Formantine, lord Haddo, Methlick, Tarvis et Kellic, pair du Royaume-Uni, conseiller de sa Majesté en son conseil privé, chevalier du très-ancien et très-noble ordre du Chardon, et principal secrétaire d'Etat de sa Majesté pour les affaires étrangères, et le très-honorable Guillaume, vicomte Lowther, pair du Royaume-Uni, conseiller de sa Majesté britannique en son conseil privé, et maître général de ses postes;

Lesquels, après s'être réciproquement communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivans:

Titre 1er. — Dispositions Générales.

Art. 1er. Il y aura un échange périodique et régulier des correspondances entre la France et la Grande-Bretagne, aux époques et par les moyens de communication et de transport qui seront indiqués ci-après, tant pour les lettres, échantillons de marchandises, journaux, bulletins de bourse, prix courans et autres imprimés jouissant dans le Royaume-Uni d'une modération de port, qui seront nés sur le territoire des deux Etats, que

1843 pour les objets de même nature originaires ou à destination des pays qui en dépendent, ou qui emprunteront leur intermédiaire.

2. L'échange des correspondances entre les deux offices aura lieu par les bureaux de poste suivans, savoir :

Sur le Canal de la Manche.

Du côté de la France:

1° Paris;
2° Calais;
3° Boulogne;
4° Dieppe;
5° Le Havre;
6° Cherbourg;
7° Granville et
8° Saint-Malo.

Du côté de la Grande-Bretagne:

1° Londres;
2° Douvres;
3° Brighton;
4° Southampton;
5° Jersey et
6° Guernesey.

Sur la Méditerranée.

Du côté de la France:

1° Paris;
2° Marseille;
3° Alexandrie (bureau français);
4° Smyrne;
5° Les Dardanelles et
6° Constantinople.

Du côté de la Grande-Bretagne:

1° Alexandrie (bureau britaniq.);
2° Gibraltar et
3° Malte.

3. Indépendamment des bureaux d'échange des offices respectifs correspondant par le canal de la Manche, qui sont désignés dans l'article précédent, il pourra en être établi sur tous autres points du littoral des deux pays pour lesquels des relations directes seraient ultérieurement jugées nécessaires.

Titre II. — Echange des Correspondances.

§. Ier. — *Echange sur le canal de la Manche.*

4. L'échange principal des dépêches formées des correspondances internationales ou en transit, spécifiées dans l'art. 1er, aura lieu par les points de Calais et de Douvres. Un service régulier par bateaux à vapeur, établi à cet effet entre ces deux ports, transportera les dépêches des offices respectifs six jours au moins de chaque semaine.

Toutefois, le Gouvernement français s'engage à expédier toujours, le temps le permettant, un paquebot de Calais à Douvres, avec les dépêches pour les bu-

reaux de Londres et Douvres, le septième jour de cha- 1843
que semaine.

5. Les départs ordinaires de Calais pour Douvres auront lieu les dimanches, lundis, mardis, mercredis, jeudis et vendredis; et ceux de Douvres pour Calais, les mardis, mercredis, jeudis, vendredis, samedis et dimanches.

6. Les commandans des paquebots des offices respectifs recevront, des mains du directeur des postes de Calais et de l'agent du maître général des postes à Douvres, les valises fermées et cachetées. Le nombre de ces valises et l'heure de leur remise seront constatés sur un part, que ces commandans ou les officiers chargés, sous leurs ordres, du soin des dépêches, remettront à leur arrivée au bureau de destination.

Ils devront rapporter à l'office expéditeur un certificat de l'exacte remise de ces dépêches, délivré par l'agent qui les aura reçues.

7. Les paquebots employés par les deux offices, pour le transport ordinaire des correspondances entre Calais et Douvres, seront des bateaux à vapeur d'une force et d'une dimension suffisantes pour le service auquel ils sont destinés: ce seront des bâtimens nationaux, propriété de l'Etat, ou des bâtimens frétés pour le compte de l'Etat.

Ces bâtimens seront considérés et reçus dans les deux ports susmentionnés et dans tous les autres ports des deux pays où ils pourraient accidentellement aborder comme vaisseaux de guerre, et ils y jouiront des honneurs et priviléges que réclament les intérêts et l'importance du service qui leur est confié.

Ils seront exempts, dans ces ports, tant à leur entrée qu'à leur sortie, de tous droits de tonnage, de navigation et de port, excepté toutefois les bâtimens frétés pour le compte de l'Etat, lesquels devront acquitter ces droits dans les ports où ils sont établis au profit des corporations, compagnies particulières ou personnes privées. Ils ne pourront être détournés de leur destination spéciale, c'est-à-dire du transport des dépêches, par quelque autorité que ce soit, ni être sujets à saisie-arrêt, embargo ou arrêt de prince.

8. En cas de guerre entre les deux nations, les paquebots de poste des deux offices continueront leur navigation, sans obstacle ni molestation, jusqu'à notifi-

1843 cation de la cessation de leur service, faite par l'un des deux Gouvernemens; auquel cas il leur sera permis de retourner librement, et sous protection spéciale, dans leurs ports respectifs.

9. Les paquebots des deux offices pourront embarquer ou débarquer tant à Calais qu'à Douvres, ainsi que dans les ports des deux Etats où ils seraient contraints de relâcher, tous passagers, de quelque nation qu'ils puissent être, avec leurs hardes et effets personnels, sous la condition que les commandans de ces paquebots se soumettront aux règlemens des Gouvernemens respectifs concernant l'entrée et la sortie des voyageurs. Ils ne pourront transporter aucune marchandise à titre de fret.

10. A moins d'empêchement de force majeure, les commandans des paquebots employés au transport des dépêches entre Calais et Douvres, devront faire route directement pour leurs destinations respectives.

Si, par suite de gros temps ou d'avaries, ils sont contraints de changer de route et de relâcher dans un port autre que celui de Douvres ou de Calais, selon leur destination, ils devront en justifier par tel moyen que l'un ou l'autre des deux offices jugerait à propos d'établir.

En cas de relâche forcée d'un paquebot porteur des dépêches dans un autre port que celui où ce paquebot devait aborder, l'office sur le territoire duquel ces dépêches auront été débarquées devra employer les moyens les plus prompts pour les faire parvenir à leur destination.

11. Il est défendu aux commandans des paquebots spécialement employés au transport des dépêches respectives des deux offices de se charger d'aucune lettre en dehors de ces dépêches, excepté toutefois celles de leurs Gouvernemens. Ils veilleront à ce qu'il ne soit pas transporté de lettres en fraude par leurs équipages ou par les passagers, et ils dénonceront à qui de droit les infractions qui pourraient être commises.

12. A défaut de bâtimens de l'Etat spécialement affectés au transport direct de la correspondance entre les bureaux français de Dieppe, le Havre, Cherbourg, Granville et Saint-Malo, d'une part, et les bureaux britanniques de Brighton, Southampton, Jersey et Guernesey, de l'autre, l'échange des dépêches entre ces

bureaux aura lieu par les paquebots particuliers, bâtimens du commerce à vapeur ou à voiles, bateaux et autres embarcations naviguant entre ces ports. 1843

Les frais du transport de ces dépêches seront à la charge de la France.

13. Outre les dépêches ordinaires qui seront échangées, conformément aux art. 4. et suivans de la présente convention, entre les bureaux français de Calais et de Boulogne, d'une part, et les bureaux britanniques de Londres et Douvres, de l'autre, par les bâtimens de l'Etat, ou frétés pour le compte de l'Etat, ces bureaux pourront employer la voie des entreprises particulières de paquebots à vapeur naviguant d'un de ces ports à l'autre, pour s'expédier réciproquement, par dépêches supplémentaires, les correspondances qui pourraient être acheminées avec avantage par cette voie.

14. Les dépêches ordinaires ou supplémentaires que sont autorisés à s'expédier réciproquement, par la voie des paquebots ou bâtimens de commerce, les bureaux d'échange désignés dans les deux articles précédens, pourront contenir, indépendamment des correspondances *originaires* ou à destination de ces localités, les correspondances en transit de ou pour quelque pays que ce soit, que les deux offices jugeraient utile de diriger par ces bureaux.

15. Afin de donner aux habitans des villes où sont établis les bureaux d'échange autorisés à correspondre par le moyen des paquebots de commerce, toute facilité pour l'expédition des lettres par cette voie, l'office des postes de France stipulera, dans ses arrangemens avec les propriétaires de ces bâtimens, qu'une boîte aux lettres sera placée au grand mât de chaque paquebot, ou dans le lieu le plus apparent, pour recevoir les lettres que le public voudrait y déposer entre le moment qui suit la clôture des dépêches et le départ du bâtiment chargé de leur transport.

16. Les boîtes mobiles mentionnées dans l'article précédent fermeront à clé. Une clé sera à la disposition du bureau d'où le paquebot est expédié; une seconde clé restera entre les mains du directeur du bureau de destination.

A l'arrivée du paquebot, la boîte mobile sera immédiatement portée au directeur des postes, qui en

1843 fera l'ouverture, en retirera les lettres et la remettra sur-le-champ à l'agent qui l'aura apportée.

§. II. — *Echange dans la Méditerranée.*

17. L'échange de correspondances entre les bureaux français de Paris, Marseille, Alexandrie, Smyrne, les Dardanelles et Constantinople, d'une part, et les bureaux britanniques d'Alexandrie et Malte, de l'autre, aura lieu au moins trois fois par mois, au moyen des paquebots à vapeur de sa Majesté le roi des Français employés dans le Levant.

18. Indépendamment des dépêches ordinaires qui seront échangées entre les bureaux dénommés dans l'article précédent, par le moyen des paquebots de la marine royale de France dans le Levant, les bureaux français de Paris, Marseille et Alexandrie, d'une part, et les bureaux britanniques d'Alexandrie, de Gibraltar et Malte, de l'autre, pourront s'expédier réciproquement des dépêches supplémentaires, par la voie des paquebots que le Gouvernement britannique se réserve d'entretenir ou de fréter pour opérer le transport entre Marseille, Malte, Alexandrie et Gibraltar, ainsi qu'il sera exprimé ci-après, des correspondances venant des Indes orientales ou des parages de la Méditerranée pour le Royaume-Uni, *et vice-versâ.*

19. Les dépêches des bureaux britanniques d'Alexandrie et de Malte, transportées par les paquebots français, seront délivrées sur reçu, par les directeurs de ces bureaux, aux agens de ces paquebots en résidence à Alexandrie et à Malte; et ces agens devront en faire effectuer immédiatement le transport à bord des paquebots en partance.

Les mêmes formalités seront observées à l'arrivée des paquebots français porteurs des dépêches pour les bureaux britanniques d'Alexandrie et de Malte.

20. Les dépêches apportées à Malte par les paquebots de la marine royale française, et destinées pour le bureau britannique de Malte, seront remises, sauf les restrictions prescrites par les lois de quarantaine, immédiatement après l'arrivée de ces paquebots, par l'agent du service des paquebots français, au directeur de ce bureau, qui en donnera décharge à cet agent.

21. Lorsque les dépêches apportées par les paquebots français à Malte devront être purifiées, les opéra-

tions de purification seront surveillées conjointement 1843
par un agent de l'office français et par un agent de l'office britannique.

22. Les formalités prescrites par les art. 19 et 20 précédens, pour la réception et la remise à Alexandrie et à Malte des dépêches françaises transportées par les paquebots du Levant, devront être observées à l'égard des dépêches supplémentaires qui seront confiées aux courriers britanniques convoyant à travers la France la correspondance des Indes orientales pour la Grande-Bretagne, *et vice-versâ*, lorsque cette correspondance sera transportée par des paquebots entretenus ou frétés par le Gouvernement de sa Majesté britannique.

23. Lorsque les paquebots de la marine royale britannique, chargés de la correspondance des Indes orientales de et pour la Grande-Bretagne, aborderont à Marseille, ou dans tout autre port de la Méditerranée, ils seront considérés et reçus dans ces ports comme vaisseaux de guerre, et exempts de tous droits de navigation et de port; ils y jouiront de tous les honneurs et priviléges attribués par l'art. 7. de la présente convention aux bâtimens des deux Etats, ou frétés pour le compte respectif des deux Etats, et employés au transport des correspondances entre Calais et Douvres.

Les mêmes immunités, honneurs et priviléges sont assurés aux paquebots de la marine royale française, dans les ports de la Méditerranée soumis à la domination de sa Majesté britannique.

24. En cas de sinistre ou d'avaries survenues dans le cours de leur navigation aux paquebots respectivement employés par les deux Etats au transport des correspondances dans la Méditerranée, les hautes parties contractantes s'engagent à donner réciproquement à ces bâtimens tous les secours et l'assistance que leur position réclamera, et à faire faire par leurs arsenaux, aux prix des tarifs de ces établissemens, et pour autant qu'ils seront convenablement outillés, les réparations et remplacement des agrès ou machines avariés ou brisés.

Titre III. — Port des lettres internationales.

§. Ier. — *Canal de la Manche.*

25. Les personnes qui voudront envoyer des lettres ordinaires, soit de la France, de l'Algérie ou des pays où la France possède des établissemens de poste,

1843 pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et les colonies ou possessions anglaises où l'administration des postes de la Grande-Bretagne entretient des bureaux de poste, soit du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et des colonies et possessions anglaises pour la France, l'Algérie et les pays où la France possède des établissemens de poste, auront le choix, savoir :

1°. De laisser le port entier de ces lettres à la charge des destinataires ;

2°. D'en payer le port d'avance jusqu'au lieu de destination.

26. Le public des deux pays pourra envoyer des lettres chargées d'un pays pour l'autre, et, autant qu'il sera possible, pour les pays auxquels les offices respectifs servent d'intermédiaires.

Le port de ces lettres sera établi d'après les tarifs combinés des deux pays : il devra toujours être acquitté d'avance et jusqu'à destination.

27. Le mode d'affranchissement libre ou facultatif, stipulé par l'art. 25. précédent en faveur des lettres ordinaires des deux pays, sera applicable aux lettres et paquets renfermant des échantillons de marchandises.

28. Les lettres et paquets renfermant des échantillons de marchandises, qui seront envoyés d'un pays pour l'autre, affranchis ou non affranchis, jouiront des modérations de port qui sont accordées à ces objets par les lois et règlemens de chaque pays.

29. L'office des postes britannique paiera à l'office des postes de France, pour prix du port des lettres non affranchies, originaires de la France ou de l'Algérie, et destinées pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et possessions anglaises où l'office britannique entretient des bureaux de poste (Alexandrie et Malte exceptées), la somme de deux francs par trente grammes, poids net.

De son côté, l'office des postes de France paiera à l'office des postes britanniques, pour prix du port des lettres non affranchies, originaires du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, destinées pour la France, l'Algérie et les parages de la Méditerranée où la France entretient des bureaux de poste, la somme d'un schelling par once britannique, poids net.

30. Les deux offices, français et britannique, se

tiendront compte réciproquement du port des lettres 1843
ordinaires qui seront affranchies jusqu'à destination dans l'un des deux pays pour l'autre, d'après les prix respectivement attribués à chaque office, par l'article précédent, pour le port des lettres non affranchies.

31. Les hautes parties contractantes, voulant faire profiter le public de leurs Etats respectifs des modérations de port stipulées dans les art. 29. et 30. précédens, s'engagent à réduire réciproquement, suivant les proportions qui seront déterminées ci-après, la taxe des correspondances internationales ou de transit qui devra être acquittée par leurs nationaux.

32. Les lettres originaires de France, livrées à l'office des postes britanniques, affranchies jusqu'à telle limite et pour quelque destination que ce soit, ne supporteront dorénavant d'autre taxe territoriale que celle qui est fixée par les art. 1 et 2 de la loi du 15 mars 1827.

Cette taxe sera réglée d'après la distance en ligne droite existant entre le lieu où la lettre aura été déposée et le point de sortie de France. Toutefois, les lettres de Paris, ou passant par Paris, qui devront *sortir de* France par Calais, ne supporteront que la taxe voulue par le tarif de Boulogne.

Les mêmes taxes seront respectivement appliquées, dans les mêmes circonstances et en sens inverse, aux lettres non affranchies destinées pour la France, originaires du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et à celles, aussi non affranchies, également pour la France, provenant des colonies et possessions anglaises ou d'autres pays d'outre-mer, qui seront transmises par l'office britannique; le tout sans préjudice du recouvrement des taxes territoriales anglaises ou de transit dont ces lettres pourront être frappées.

33. Les lettres du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, livrées à l'office des postes de France, affranchies jusqu'à telle limite et pour quelque destination que ce soit, seront soumises dorénavant à une taxe uniforme de cinq pence par lettre simple ou pesant une demi-once, en suivant la progression des taxes actuellement admise dans le Royaume-Uni.

Sont exceptées, toutefois, les lettres de même nature, originaires des îles du Canal de la Manche, dont la taxe, lorsque ces lettres seront envoyées directement en France, sera seulement de trois pence par lettre

1843 simple ou pesant une demi-once, en suivant la progression des taxes actuellement admises dans le Royaume-Uni.

Les mêmes taxes respectives de cinq pence et de trois pence seront appliquées aux lettres non affranchies, originaires de la France, de l'Algérie ou des parages de la Méditerranée où la France entretient des bureaux de poste, et à celles, aussi non affranchies, provenant des pays étrangers, qui seront transmises par l'office français à l'office britannique; le tout sans préjudice du recouvrement des taxes territoriales françaises ou de transit dont ces lettres pourront être frappées.

34. Les ports respectifs des correspondances échangées entre les deux offices, français et britannique, par les bureaux de Saint-Malo, Granville et Cherbourg, d'une part, et les bureaux des îles du Canal de la Manche, de l'autre, par les moyens indiqués dans les art. 12, 15 et 16 précédens, donneront lieu aux décomptes ci-après, savoir:

1° Au profit de l'office des postes de France: pour les lettres non affranchies provenant de la France, à destination des îles du Canal de la Manche, et, pour les lettres affranchies dans les bureaux des îles du Canal de la Manche jusqu'à destination en France, la somme de deux francs par trente grammes, poids net;

2° Au profit de l'office des postes britanniques: pour les lettres non affranchies provenant des îles du Canal de la Manche, à destination de la France, et pour les lettres affranchies en France jusqu'à destination, adressées aux mêmes îles, la somme de six pence par once britannique, poids net.

35. Les lettres de la correspondance locale ou de transit, échangées directement entre le bureaux de poste français et britanniques du littoral de la Manche, et dont le transport sera confié aux bâtimens du commerce, bateaux et embarcations quelconques naviguant sur le Canal de la Manche, ne supporteront aucune taxe en sus de celles qui sont fixées par les deux articles précédens.

36. Le Gouvernement de sa majesté britannique se réserve la faculté de combiner, avec le prix moyen à payer à l'office des postes de France, en vertu du premier alinéa de l'art. 29 de la présente convention, la taxe territoriale anglaise fixée par l'article 33, dans le but de composer de ces deux prix une taxe uniforme,

applicable à toutes les lettres non affranchies venant de 1843
France, comme à toutes les lettres affranchies adressées en France.

Toutefois, il est entendu que, dans l'établissement de la taxe uniforme, combinée d'après les prix mentionnés ci-dessus, la portion de cette taxe représentant le port à rembourser à la France ne pourra pas excéder cinq pence par lettre simple.

37. La perception en France des taxes française et britannique combinées, applicables aux lettres internationales qui seront échangées entre les deux offices respectifs, aura lieu en ajoutant au port français, tel qu'il est réglé par la loi du 15 mars 1827 et par l'art. 32 précédent, la taxe uniforme anglaise stipulée dans l'art. 33 de la présente convention.

§ II. — *Méditerranée.*

38. Les conditions et les règles fixées par les art. 20 et 30 de la présente convention, concernant l'échange des correspondances internationales et le décompte des taxes auquel cet échange donnera lieu entre les deux offices de France et d'Angleterre, seront communes aux lettres originaires ou à destination du Royaume-Uni, des colonies et possessions anglaises, ou autres lieux où l'office britannique entretient des bureaux de poste, distribuées ou recueillies par les bureaux français établis à Alexandrie, à Smyrne, aux Dardanelles et à Constantinople; sauf, d'une part, le prix à payer par l'office des postes britanniques à l'office des postes de France, pour le port des lettres non affranchies, originaires des susdits bureaux français d'Alexandrie, de Smyrne, des Dardanelles et de Constantinople, à destination du Royaume-Uni et des colonies ou possessions anglaises (excepté les bureaux britanniques de Malte et d'Alexandrie), et pour le port des lettres affranchies, transmises par l'office des postes du Royaume-Uni et destinées pour les mêmes bureaux, lequel prix sera de quatre francs par trente grammes, poids net.

Et, d'autre part, le prix qui devra être compté par l'office des postes de France à l'office des postes britanniques, ainsi qu'il sera expliqué dans les trois premiers alinéa de l'art. 52 ci-après, pour droit de transit sur le territoire du Royaume-Uni et pour port de voie

1843 de mer des lettres originaires ou à destination des colonies et pays d'outre-mer, sans distinction de parages, distribuées ou recueillies par les bureaux susmentionnés, lorsque le transport de ces lettres aura été effectué entre ces colonies et pays d'outre-mer et les ports du Royaume-Uni, soit par des bâtimens du commerce, soit par des bâtimens de la marine royale britannique, ou frétés pour le compte du Gouvernement britannique.

39. Les ports respectifs des correspondances échangées entre les deux offices français et britannique, par les bureaux français de Paris, Marseille, Alexandrie, Smyrne, les Dardanelles et Constantinople, d'une part, et les bureaux britanniques, d'Alexandrie et Malte, de l'autre, au moyen des paquebots à vapeur de la marine de sa majesté le roi des Français employés dans le Levant, donneront lieu aux décomptes ci-après, au profit de l'office des postes de France, savoir:

Pour les lettres non affranchies provenant de la France ou de l'Algérie, à destination de Gibraltar et de Malte, et pour les lettres affranchies dans les bureaux britanniques de Gibraltar et de Malte jusqu'à destination en France et en Algérie, la somme de trois francs par trente grammes, poids net, dont un franc pour le transport par mer;

Pour les lettres non affranchies, provenant des bureaux français ou britannique établis à Alexandrie, ou des bureaux français de Smyrne, les Dardanelles et Constantinople, à destination de Malte, et pour les lettres affranchies à Malte jusqu'à destination, adressées aux bureaux français ou britannique d'Alexandrie, ou aux bureaux français de Smyrne, les Dardanelles et Constantinople, la somme d'un franc par trente grammes, poids net.

40. Les ports respectifs des correspondances échangées par voie supplémentaire, entre les deux offices français et britannique, par les bureaux français de Paris, Marseille et Alexandrie, d'une part, et les bureaux britanniques d'Alexandrie, Gibraltar et Malte, de l'autre, au moyen des paquebots de la marine royale britannique, ou de bâtimens frétés ou employés par les ordres du Gouvernement de sa majesté la reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, donneront lieu aux décomptes ci-après, savoir:

1° Au profit de l'office des postes de France:

Pour les lettres non affranchies provenant de la 1843
France ou de l'Algérie, à destination des bureaux britanniques d'Alexandrie, Gibraltar et Malte, et pour les lettres affranchies dans les bureaux britanniques d'Alexandrie, Gibraltar et Malte, jusqu'à destination en France ou en Algérie, la somme de deux francs par trente grammes, poids net.

2° Au profit de l'office des postes britanniques:

Pour les lettres non affranchies, provenant des bureaux français ou britannique établis à Alexandrie, destinées pour la France ou l'Algérie, la somme d'un schelling et huit pence par once britannique, poids net; et pour les lettres adressées aux bureaux français et britannique établis à Alexandrie, et affranchies jusqu'à destination, provenant de la France ou de l'Algérie, la même somme d'un schelling et huit pence, aussi par once britannique, poids net,

Pour les lettres non affranchies provenant du bureau de Gibraltar, adressées au bureau français d'Alexandrie, et pour les lettres affranchies dans le bureau français d'Alexandrie, adressées au bureau de Gibraltar, la somme d'un schelling et huit pence par once britannique, poids net;

Pour les lettres non affranchies du bureau de Malte, adressées en France et en Algérie, ou au bureau français d'Alexandrie, et pour les lettres affranchies jusqu'à Malte, provenant de la France, de l'Algérie, ou du bureau français d'Alexandrie, la somme de dix pence par once britannique, poids net.

Titre IV. — Transit des Correspondances étrangères.

§ Ier. — *Transit à découvert.*

41. L'office des postes britanniques paiera à l'office des postes françaises, pour prix du transit à travers la France des correspondances originaires du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et des colonies et possessions anglaises, et qui seront désignées ci-après, un prix uniforme de deux francs par trente grammes, poids net, savoir:

1° Les lettres destinées pour les Etats sardes et l'Italie méridionale;

2° Les lettres destinées pour l'Espagne et le Portugal.

42. L'office des postes britanniques sera dispensé

1843. de payer à l'office des postes de France le port de transit des correspondances désignées dans l'article précédent, du moment où le Gouvernement de sa majesté le roi de Sardaigne et le Gouvernement de sa majesté la reine d'Espagne auront consenti à tenir compte de ce port à la France.

Le Gouvernement français prend l'engagement d'entamer des négociations à cet effet avec les Gouvernemens précités.

43. Devront être affranchies jusqu'à la frontière du Royaume-Uni, et livrées à l'office des postes de France exemptes de tout prix de port, les correspondances désignées ci-après, savoir:

1° Les lettres destinées pour la Turquie, les Echelles du Levant, l'Archipel, la Grèce et les îles Ioniennes, passant par les postes autrichiennes;

2° Les lettres destinées pour l'Autriche et le royaume Lombardo-Vénitien;

3° Les lettres destinées pour l'Allemagne, les Cantons suisses et les Etats du Nord;

4° Les lettres destinées pour les royaumes de Belgique et des Pays-Bas, que l'office des postes britanniques jugerait à propos de diriger par la France.

Néanmoins, le public du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et des colonies et possessions anglaises, aura la faculté d'envoyer, affranchies jusqu'aux points de sortie de France, des lettres pour tous les pays ci-dessus dénommés.

L'office des postes britanniques paiera à l'office français, pour prix du transit de ces lettres à travers la France, une somme de deux francs par trente grammes, poids net.

44. L'office des postes britanniques paiera à l'office des postes françaises, pour prix du transit des correspondances étrangères destinées pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et possessions anglaises, les sommes ci-après, savoir:

1° Pour les lettres de la Turquie, des Echelles du Levant, de l'Archipel et de la Grèce, passant par les Etats autrichiens, deux francs par trente grammes, poids net, pour port de transit à travers la France; plus trois francs vingt centimes, aussi par trente grammes, poids net, dont l'office de France tient compte à l'office d'Autriche, en vertu de leurs conventions, pour prix du

transit de ces lettres sur les territoires autrichien et 1843 suisse: en tout cinq francs vingt centimes.

2° Pour les lettres des îles Ioniennes passant par les Etats autrichiens, deux francs par trente grammes, poids net, dans le port de transit à travers la France; plus deux francs quarante centimes, aussi par trente grammes, poids net, dont l'office de France tient compte à l'office d'Autriche, en vertu de leurs conventions, pour prix du transit de ces lettres sur les territoires autrichien et suisse: en tout, quatre francs quarante centimes.

3°. Pour les lettres de l'Autriche et du royaume Lombardo-Vénitien, deux francs par trente grammes, poids net, pour port de transit à travers la France; plus un franc quatre-vingts centimes, aussi par trente grammes, poids net, dont l'office de France tient compte à l'office d'Autriche, en vertu de leurs conventions, pour prix du transit de ces lettres sur le territoire des cantons suisses: en tout trois francs quatre-vingts centimes.

45. L'office des postes britanniques paiera à l'office des postes françaises, pour prix du transit à travers la France des correspondances étrangères ci-après désignées, destinées pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et possessions anglaises, un prix uniforme de deux francs par trente grammes, poids net, savoir:

1° Les lettres de l'Espagne et du Portugal;

2° Les lettres des Etats sardes et de l'Italie méridionale;

3° Les lettres des Cantons suisses;

4° Les lettres de l'Allemagne et des Etats du Nord;

5° Les lettres originaires des royaumes de Belgique et des Pays-Bas, que les offices des postes belges et néerlandaises jugeraient à propos de diriger par la France.

46. L'office des postes britanniques pourra livrer à l'office de France, affranchies jusqu'à destination, des lettres adressées dans les divers cantons de la Confédération suisse.

L'office britannique paiera pour le port de ces lettres la somme de trois francs soixante et dix centimes par trente grammes, poids net.

47. Le public du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, des colonies et possessions an-

1843 glaises, aura la faculté d'envoyer par la France des lettres affranchies jusqu'à destination pour le royaume de Sardaigne.

Par réciprocité, les lettres des Etats sardes pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et possessions anglaises, pourront aussi être affranchies jusqu'à destination.

L'office des postes de la Grande-Bretagne paiera à l'office des postes de France, pour le port des lettres originaires du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et possessions anglaises, affranchies jusqu'à destination en Sardaigne, la somme de trois francs vingt-cinq centimes par trente grammes, poids net.

L'office des postes de France paiera, de son côté, à l'office des postes britanniques, pour le port des lettres venant des Etats sardes, qui seront affranchies jusqu'à destination, dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, un schelling par once britannique, poids net; et pour les colonies et possessions anglaises (mais seulement jusqu'au port de débarquement dans ces colonies et possessions), la somme de trois schellings et quatre pence, aussi par once britannique, poids net. Toutefois, il sera ajouté à la somme de trois schellings et quatre pence, ci-dessus fixée, celle de huit pence pour port intérieur de celles des susdites lettres qui seront destinées pour le Canada, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse, l'île du Prince-Edouard et Terre-Neuve: en tout quatre schellings par once britannique, poids net.

48. L'office des postes britanniques pourra diriger par la voie de Marseille et des paquebots français de la Méditerranée, selon la volonté des envoyeurs, les lettres à destination du grand-duché de Toscane, des Etats Pontificaux et du royaume de Grèce. L'office britannique aura la faculté de livrer ces lettres à l'office de postes de France non affranchies ou affranchies jusqu'à destination.

L'office des postes de France paiera à l'office des postes britanniques, pour le port de celles de ces lettres qui seront livrées à la France non affranchies, un schelling par once, poids net.

L'office britannique paiera à l'office des postes de France, à raison de trente grammes, poids net, pour

le port des mêmes lettres qui seront livrées affranchies 1843
jusqu'à destination, savoir:

1° Pour les lettres adressées dans le grand-duché de Toscane, la somme de six francs cinquante centimes;

2° Pour les lettres adressées dans les Etats Pontificaux, la somme de cinq francs cinquante centimes;

3° Pour les lettres adressées dans le royaume de Grèce, la somme de cinq francs quarante centimes.

49. Le Gouvernement de sa Majesté le roi des Français promet d'interposer ses bons offices auprès des Gouvernemens des pays mentionnés dans l'article précédent, ou de tous autres dont les administrations de poste sont en relation avec celle de France, afin d'obtenir pour les correspondances originaires de ces pays, adressées dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, ou les colonies et possessions anglaises, *et vice versâ*, des facilités analogues à celles qui sont stipulées par ledit article, ou dont jouissent ou pourront jouir, à l'égard de ces mêmes pays, les regnicoles français, en vertu des conventions existantes ou qui interviendraient dans la suite.

Il est toutefois entendu que, dans le cas où les administrations de poste des Etats auxquels la France sert d'intermédiaire viendraient à modifier leurs tarifs territoriaux, de manière à influer sur les taxes ou droits de transit réglés par la présente convention, pour les correspondances du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, des colonies et possessions anglaises, à destination de ces Etats, et réciproquement, les nouveaux droits ou taxes résultant de ces modifications seront admis par l'office des postes britanniques, d'après les indications et justifications que lui en fournira l'office des postes de France.

50. Les lettres du royaume des Deux-Siciles pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et possessions anglaises, qui seront transportées par les paquebots français de la Méditerranée, pourront être livrées, selon la volonté des envoyeurs, à l'office britannique, non affranchies ou affranchies jusqu'à destination.

L'office des postes britanniques paiera à l'office des postes de France, pour port de celles de ces lettres qui seront livrées non affranchies, une somme de trois francs soixante centimes par trente grammes, poids net.

1843 Lorsque ces lettres seront livrées à l'office des postes britanniques, affranchies jusqu'à destination, l'office des postes de France paiera à cet office, savoir: pour celles adressées dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, un schelling par once britannique, poids net; et, pour celles adressées dans les colonies et possessions anglaises (mais seulement jusqu'au port de débarquement dans ces colonies et possessions), trois schellings et quatre pence, aussi par once britannique, poids net.

Toutefois il sera ajouté à la somme de trois schellings et quatre pence, ci-dessus fixée, celle de huit pence, pour port intérieur de celles des susdites lettres qui seront destinées pour le Canada, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse, l'île du Prince-Edouard et Terre-Neuve: en tout quatre schellings par once britannique, poids net.

51. Les lettres originaires du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et des colonies et possessions anglaises, pour le royaume des Deux-Siciles, que l'office des postes britanniques voudra diriger par la voie de Marseille et des paquebots français de la Méditerranée, pourront être livrées à l'office des postes de France, au choix des envoyeurs, non affranchies ou affranchies jusqu'à destination.

L'office des postes de France paiera à l'office des postes britanniques, pour le port de celles de ces lettres qui seront livrées à la France non affranchies, savoir:

1°. Pour celles du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, un schelling par once britannique, poids net;

2°. Et pour celles des colonies et possessions anglaises (mais seulement à partir du port d'embarquement dans ces colonies et possessions), la somme de trois schellings et quatre pence par once britannique, poids net. Toutefois, il sera ajouté à la somme de trois schellings et quatre pence, ci-dessus fixée, celle de huit pence, pour port intérieur de celles des susdites lettres qui seront originaires du Canada, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, de l'île du Prince-Edouard et de Terre-Neuve: en tout quatre schellings par once britannique, poids net.

L'office britannique paiera à l'office des postes de

France, pour le port des mêmes lettres qui seront li- 1843
vrées affranchies jusqu'à destination, une somme de six francs cinquante centimes par trente grammes, poids net.

52. L'office des postes de France paiera à l'office des postes de la Grande-Bretagne et d'Irlande un prix uniforme de trois schellings et quatre pence par once britannique, poids net, pour prix de transit sur le territoire du Royaume-Uni et pour port de voie de mer des lettres affranchies, destinées pour les colonies et pays d'outre-mer, sans distinction de parages, qui seront livrées par l'office des postes britanniques, pour être transportées, soit par des bâtimens du commerce, soit par des bâtimens de l'Etat, ou frétés ou entrétenus pour le compte de l'Etat, partant des ports du Royaume-Uni.

La même somme de trois schellings quatre pence par once britannique, poids net, sera également payée par l'office des postes de France à l'office des postes de la Grande-Bretagne et d'Irlande, pour port de voie de mer et pour prix de transit, sur le territoire du Royaume-Uni, des lettres non affranchies, originaires des colonies et pays d'outre-mer, sans distinction de parages, destinées pour la France, l'Algerie et les pays où la France possède des établissemens de poste, ainsi que pour les Etats auxquels la France sert d'intermédiaire, qui seront apportées dans les ports du Royaume-Uni, soit par des bâtimens du commerce, soit par des bâtimens de l'Etat, ou frétés ou entretenus pour le compte de l'Etat.

Il est toutefois entendu que, dans le prix ci-dessus fixé de trois schellings et quatre pence par once britannique, pour port de voie de mer et de transit, sur le territoire du Royaume-Uni, des lettres désignées dans les deux paragraphes précédens, n'est pas comprise la taxe dont ces lettres seront passibles à raison de leur parcours dans l'intérieur desdites colonies et pays d'outre-mer. Il sera ajouté à la somme susdite celle de huit pence pour port intérieur de celles de ces lettres qui seront originaires ou à destination du Canada, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, de l'île du Prince-Edouard et de Terre-Neuve: en tout quatre schellings par once britannique.

De son côté, l'office des postes du Royaume-Uni

1843 de la Grande-Bretagne et d'Irlande paiera à l'office des postes de France un prix uniforme de quatre francs par trente grammes, poids net, pour prix de transit sur le territoire français, et pour port de voie de mer, des lettres affranchies, destinées pour les colonies et pays d'outre-mer, sans distinction de parages, qui seront livrées par l'office des postes britanniques à l'office des postes de France, pour être transportées, soit par des bâtimens du commerce, soit par des bâtimens de l'Etat, ou frétés ou entretenus pour le compte de l'Etat, partant des ports de France.

La même somme de quatre francs par trente grammes, poids net, sera également payée par l'office des postes britanniques à l'office des postes de France, pour port de voie de mer et pour prix de transit, sur le territoire français, des lettres non affranchies, originaires des colonies et pays d'outre-mer, sans distinction de parages, destinées pour le Royaume-Uni, les colonies et possessions anglaises, qui seront apportées dans les ports de France, soit par des bâtimens du commerce, soit par des bâtimens de l'Etat, ou entretenus pour le compte de l'Etat.

Il est aussi entendu que, dans le prix ci-dessus fixé de quatre francs par trente grammes, pour port de voie de mer et de transit, sur le territoire français, des lettres désignées dans les deux paragraphes précédens, n'est pas comprise la taxe dont ces lettres seront passibles à raison de leur parcours dans l'interieur desdites colonies et pays d'outre-mer.

§. II. — *Transit en dépêches closes.*

53. Le Gouvernement français prend l'engagement d'accorder à l'Angleterre le transit, en dépêches closes, sur son territoire, des correspondances du Royaume-Uni, des colonies et possessions anglaises, et autres lieux où l'office britannique entretient des bureaux de poste, pour les différens Etats du continent auxquels la France sert d'intermédiaire, et de ces Etats pour le Royaume-Uni, les colonies et possessions anglaises, et autres lieux où l'office britannique entretient des bureaux de poste, moyennant le prix de deux francs par trente grammes, poids net, pour les lettres, et cinq centimes par journal ou feuille d'imprimés.

Le Gouvernement français prend le même engagement envers l'Angleterre, relativement aux correspon-

dances qui pourront être échangées entre l'office général des postes de Londres et les bureaux britanniques d'Alexandrie et de Malte, d'une part, et les offices des royaumes de Grèce et des Deux-Siciles, des Etats Pontificaux et du grand-duché de Toscane, de l'autre, dont le transport serait confié, d'un commun accord, aux paquebots français de la Méditerranée, moyennant les prix ci-après fixés, savoir: 1843

1° La somme de quatre francs par trente grammes, poids net, pour les lettres échangées entre ledit office général des postes de Londres et l'office de Grèce;

2° La somme de trois francs, aussi par trente grammes, poids net, pour les lettres échangées entre l'office général de Londres et les offices du royaume des Deux-Siciles, des Etats Pontificaux et du grand-duché de Toscane;

3° La somme de deux francs, aussi par trente grammes, poids net, pour les lettres échangées entre le bureau britannique d'Alexandrie et les offices du royaume de Grèce et des Deux-Siciles, des Etats Pontificaux et du grand-duché de Toscane;

4° Et la somme d'un franc, aussi par trente grammes, poids net, pour les lettres échangées entre ces divers offices et le bureau britannique de Malte.

Le port sera de dix centimes par journal ou par feuille de tous autres imprimés contenus dans ces dépêches closes.

54. Le Gouvernement français s'engage en outre à transporter, aussi en dépêches closes, moyennant les prix respectivement fixés par l'article 52, ainsi que par le numéro 2 de l'article 80 ci-après, les lettres, journaux et imprimés du Royaume-Uni, et des colonies et possessions anglaises, pour les divers Etats des deux continens d'Amérique, *et vice versâ*, qui seront desservis aux frais de l'office des postes de France, soit par des bâtimens du commerce, soit par des bâtimens de l'Etat, ou frétés au compte de l'Etat, expédiés ou à destination des ports de France, ou des stations et ports de relâche de ces bâtimens dans les parages transatlantiques.

55. Le Gouvernement britannique promet, de son côté, d'accorder le transit, en dépêches closes, moyennant les prix respectivement fixés au profit de l'office des postes britanniques pour la transmission des corre-

1843 spondances à découvert, par les articles 52 et 80 déjà cités, des lettres, journaux et imprimés de la France pour les différens Etats des deux continens d'Amérique et les colonies françaises de la Martinique et de la Guadeloupe, *et vice versâ*, qui seront transportés, soit par des bâtimens du commerce, soit par des bâtimens de l'Etat, ou frétés pour le compte de l'Etat, expédiés ou à destination des ports du Royaume-Uni.

56. Les bâtimens à vapeur de la Compagnie Royale anglaise, ou tous autres bâtimens qui seront chargés du transport des malles de l'office des postes britanniques pour les Indes occidentales, touchant aux colonies françaises de la Martinique et de la Guadeloupe, pourront communiquer sous voiles avec ces îles, et envoyer ou prendre à terre, par des embarcations, les lettres et les passagers, sans être assujettis à aucun droit de navigation ou de port quelconque.

Toutefois ces bâtimens ne pourront se livrer à aucune opération de commerce avec la terre, pendant le temps employé au débarquement ou à l'embarquement des lettres et passagers.

57. Le Gouvernement de sa majesté la reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande confiera à l'office des postes de France, aux conditions et sous les réserves qui seront exprimées dans les articles ci-après, le transport, en dépêches ou malles closes, des correspondances venant des Indes orientales, destinées pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, *et vice versâ*, toutes les fois que les susdites correspondances passeront par la France.

58. Le Gouvernement britannique se réserve la faculté de faire transporter les correspondances mentionnées dans l'article précédent, toutes les fois qu'il le jugera convenable, soit entre Alexandrie et Marseille, soit entre Alexandrie et Malte, ou Malte et Marseille, soit entre tous autres ports, par les paquebots de la marine royale, ou par des bâtimens frétés ou employés à cet effet par ses ordres.

59. Le Gouvernement français s'engage à faire effectuer le transport des correspondances désignées dans l'article 57 de la présente convention, savoir:

1° Entre Alexandrie et Marseille, par des paquebots à vapeur de la force de cent soixante chevaux au moins, appartenant à l'Etat, qui partiront d'Alexandrie

les 7, 17 et 27, et de Marseille les 1er, 11 et 21 de chaque mois. En cas de changement dans les jours et heures de départ de ces deux ports, l'office des postes de France en informera l'office des postes britanniques six mois à l'avance; 1843

2° Entre Marseille et Calais, par des malles-postes ou voitures appropriées au service de ces correspondances.

60. La durée du trajet d'Alexandrie à Marseille, y compris le temps nécessaire au transbordement et à la purification, s'il y a lieu, des correspondances à Malte, ne devra pas, à moins d'obstacles de force majeure, excéder trois cent quarante-cinq heures, ou quatorze jours et neuf heures.

La durée du trajet de Marseille à Alexandrie, y compris le temps nécessaire au transbordement des correspondances à Malte, sera, à moins d'obstacles de force majeure, au plus de trois cents heures, ou douze jours et douze heures.

61. La distance entre Marseille et Calais sera parcourue, à moins d'événemens de force majeure, par les voitures de l'office français chargées des malles anglaises, savoir:

1° Du 1er mars au 30 septembre, en soixante et douze heures;

2° Du 1er octobre au 1er mars, en quatre-vingts heures.

62. Les malles de lettres venant des Indes orientales pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, ou du Royaume-Uni pour les Indes orientales, traverseront le territoire français, scellées du cachet de l'office des postes de la compagnie des Indes orientales, ou de celui de l'office des postes britanniques.

Afin de soustraire les correspondances venant des Indes orientales aux opérations de purification auxquelles elles seraient soumises par les règlemens sanitaires, les malles destinées à contenir ces correspondances devront être construites en tôle ou en ferblanc, et hermétiquement fermées; et elles ne pourront être garnies d'aucune matière réputée contumace par lesdits règlemens sanitaires.

63. Il sera réservé, tant dans les paquebots français de la Méditerranée, que dans les malles-postes ou voitures qui transporteront, entre Marseille et Calais,

1843 les correspondances des Indes orientales pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, ou du Royaume-Uni pour les Indes orientales, une place gratuite pour un courrier de sa majesté britannique, qui conservera sous sa garde particulière les dépêches et malles du Gouvernement de sa majesté, et qui pourra assister à la purification des correspondances, toutes les fois qu'elle devra avoir lieu, et à toutes les autres opérations auxquelles ces correspondances pourraient être soumises.

La place réservée, dans les paquebots français de la Méditerranée, au courrier britannique, sera une place de première classe.

Le passage gratuit sera également accordé à ce courrier dans les paquebots de l'office français établis sur la Manche, lorsqu'il jugera à propos de s'embarquer sur ces bâtimens pour se rendre avec ses dépêches de Calais à Douvres.

64. Le Gouvernement de sa majesté britannique promet de remettre à l'office de France les lettres des Indes orientales et des possessions françaises dans l'Inde, destinées pour la France ou les pays auxquels la France sert d'intermédiaire, et de faire transporter avec ses propres correspondances celles qui lui seront remises par l'office de France à destination des Indes orientales et des possessions françaises dans l'Inde.

Le port de ces correspondances devra être acquitté jusqu'à Alexandrie par les envoyeurs, soit de France, soit des Indes orientales.

Dans le cas où la faculté serait accordée par la suite aux habitans du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande de recevoir et d'envoyer, non affranchies, ou affranchies jusqu'à destination, des lettres venant des Indes orientales, ou destinées pour les Indes orientales, le Gouvernement de sa majesté britannique promet de faire ce qui sera en son pouvoir pour mettre l'office des postes de France à portée de procurer au public français les mêmes avantages, en prenant pour base de ces arrangemens les tarifs combinés de l'office britannique et de l'office des Indes orientales, applicables à la correspondance des regnicoles anglais.

Il est entendu que les correspondances venant des Indes orientales, et destinées pour les pays auxquels la France sert d'intermédiaire, ne seront remises à l'office

français qu'autant que les envoyeurs auront exprimé 1843
l'intention de diriger leurs lettres et journaux par la France, en écrivant sur l'adresse les mots: *Voie de France*.

65. L'office des postes du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande paiera à l'office des postes de France, pour tout droit de transport ou de transit, des correspondances mentionnées dans l'article 57 de la présente convention, entre Alexandrie et Calais, savoir:

1° Pour les lettres, quatre francs par once britannique, poids net;

2° Pour les journaux, les prix-courans et autres imprimés jouissant dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande d'une modération de port, quinze centimes par journal ou feuille d'impression.

66. Les lettres seront pesées, et les journaux, prix-courans et autres imprimés susmentionnés, seront comptés par le bureau de Londres, avant le départ ou au moment de l'arrivée de la malle des Indes orientales; et il devra être dressé, immédiatement après cette opération, une déclaration exprimant le résultat de ces compte et pesée, qui sera envoyée par l'office des postes britanniques à l'office des postes de France.

Dans le cas où les paquebots britanniques seraient employés pour transporter les correspondances de ou pour l'office français, les opérations de pesée et de compte ci-dessus prescrites seront pratiquées par le bureau de Marseille, et le résultat en sera communiqué par l'office des postes de France à l'office des postes du Royaume-Uni.

67. Il est entendu que, si le transport des correspondances mentionnées dans l'article 57 devait être exécuté par le moyen des paquebots de la marine royale du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, ou par des bâtimens qui seraient frétés ou employés par les ordres du Gouvernement de sa majesté britannique, soit entre Alexandrie et Marseille, soit entre Marseille et Malte, ou Malte et Alexandrie, le port du transit de ces correspondances à payer à l'office des postes de France, conformément aux dispositions de l'article 65 précédent, sera fixé, savoir:

1° Lorsque le transport desdites correspondances aura été effectué par des paquebots anglais, ou qui se-

1843 sont frétés ou employés par les ordres du Gouvernement anglais, dans le trajet d'Alexandrie à Marseille, *et vice versâ*, à la somme de deux francs par once britannique pour les lettres, et pour les journaux, les prix-courans et autres imprimés mentionnés dans l'article 65 précité, à dix centimes par journal ou feuille d'impression;

2° Lorsque ce transport aura été effectué par les mêmes bâtimens dans le trajet seulement d'Alexandrie à Malte, ou de Malte à Marseille, *et vice versâ*, à trois francs par once britannique pour les lettres, et au prix de quinze centimes, fixé par l'article 65 précité, pour les journaux, les prix-courans et autres imprimés susmentionnés.

68. Les paquebots de sa majesté britannique qui feront le trajet entre Marseille et Alexandrie ou Malte, transporteront, en dépêches closes, les correspondances originaires ou à destination des Indes orientales et des possessions françaises dans l'Inde, qui leur seront remises par l'office français ou pour cet office, aux conditions ci-après, savoir:

1° A raison de deux francs par once britannique, pour les lettres transportées entre Marseille et Alexandrie;

2° A raison de un franc par once britannique, pour les lettres transportées entre Alexandrie et Malte, ou Malte et Marseille;

3° Et pour les journaux, les prix-courans et autres imprimés mentionnés dans l'art. 65 précédent, à raison de cinq centimes par journal ou par feuille.

69. Les correspondances mentionnées dans l'article précédent pourront être accompagnées par un courrier ou agent de l'office français, lequel, dans ce cas, jouira sur les paquebots anglais, ou qui seront frétés ou employés par le Gouvernement anglais, des privilèges accordés au courrier de l'office britannique par l'art. 63 de la présente convention.

70. Les courriers de l'office britannique qui accompagneront, sur les paquebots français de la Méditerranée, les correspondances des Indes orientales pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et du Royaume-Uni pour les Indes orientales, pourront prendre ou remettre, soit à Malte, soit dans toute autre station où relâcheront lesdits paquebots, des dépêches de ou pour le Royaume-Uni, aux mêmes conditions et

avec les mêmes priviléges qui sont stipulés par la pré- 1843
sente convention, relativement au transport de la correspondance des Indes orientales, sauf l'application des règlemens sanitaires.

Il est toutefois entendu que, dans le cas où les susdites correspondances venant de Malte ou du Levant auront été purifiées au lazaret de Malte, elles ne seront assujettis à aucune purification en arrivant à Marseille.

Quant au prix à payer à l'office français pour le transport de ces correspondances, les stations où elles seront déposées ou prises, en deçà de Malte, seront assimilées à Malte, et celles au-delà, à Alexandrie.

71. Les mêmes courriers de l'office britannique qui accompagneront les correspondances des Indes orientales pour le Royaume-Uni, *et vice versâ*, pourront, lorsque ces correspondances seront transportées par les paquebots anglais entre Marseille et Alexandrie, être porteurs de dépêches closes contenant les correspondances expédiées entre l'Angleterre, les îles Ioniennes, Malte et Alexandrie. L'office des postes britanniques paiera à l'office des postes de France, pour le transit de ces correspondances à travers la France, comme pour celui des correspondances de l'Inde transportées par les paquebots anglais, les prix fixés par l'art. 67 précédent.

72. L'office britannique transportera, par les paquebots affectés à la correspondance entre Marseille et Alexandrie, les lettres et journaux de la France pour Malte, les îles Ioniennes, Alexandrie, *et vice versâ*, et ces lettres et journaux seront placés, quant au prix à payer, dans ce cas, à l'office britannique par l'office français, sur le même pied que la correspondance entre la France et les Indes orientales; c'est-à-dire, pour les lettres transportées par les paquebots britanniques dans le trajet entier de Marseille à Alexandrie, deux francs par once, et lorsqu'elles seront seulement transportées de Malte à l'un ou l'autre des points ci-dessus désignés, un franc par once; et dix centimes par journal, quelle que soit la distance parcourue.

Titre V. — Journaux et imprimés.

§. Ier. — *Journaux et imprimés internationaux.*

73. Les journaux publiés dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, ou dans les îles du Canal de la Manche, qui seront adressés à des per-

1843 sonnes résidant en France ou en Algérie, seront livrés à l'office français exempts de tout prix de port.

Ces journaux ne supporteront, ainsi que le supportent ceux venant des autres pays étrangers adressés en France, qu'une taxe de quatre centimes, payables par le destinataire.

Réciproquement, les journaux français adressés à des personnes résidant en Angleterre, étant affranchis en France jusqu'à la frontière, à raison de quatre centimes par journal, ne devront, pour autant que ces journaux seront transmis par l'office des postes de France, supporter dans le Royaume-Uni, ainsi que dans les îles du Canal de la Manche, qu'une taxe proportionnelle à celle de quatre centimes, payable par les destinataires anglais.

Il est bien entendu que la stipulation qui précède n'infirme en aucune manière le droit que peut avoir l'un ou l'autre des deux offices de ne pas effectuer, sur son propre territoire, le transport de ceux de ces journaux à l'égard desquels il n'aurait pas été satisfait aux lois et ordonnances qui règlent les conditions de leur publication et de leur circulation.

74. Les ouvrages périodiques non quotidiens, paraissant en France et dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande sous forme de brochures, pourront être envoyés d'un pays dans l'autre par la voie des deux offices, aux conditions ci-après exprimées, savoir:

1º Le port de ces ouvrages devra être payé d'avance, et il ne pourra être acquitté que jusqu'à la limite du territoire des Etats respectifs;

2º Ils devront être expédiés sous bandes, ou renfermés dans des enveloppes ouvertes sur les côtés, de manière à pouvoir être facilement vérifiés;

3º Ils devront être imprimés dans la langue du pays où ils auront été publiés, et ils seront, en tout point, assujettis aux conditions imposées à la circulation des journaux quotidiens et autres publications de cette espèce, par les lois, ordonnances et règlemens des deux pays.

Le port à percevoir en France, tant sur les ouvrages ci-dessus désignés qui seront adressés dans le Royaume-Uni, que sur ceux qui seront envoyés du Royaume-Uni en France, sera celui qui est fixé par les lois du 15. mars 1827 et 14. décembre 1830.

Quant au port à percevoir par l'office des postes 1843
de la Grande-Bretagne sur les mêmes ouvrages adressés en France, il sera réglé ainsi qu'il suit; savoir:

1° Pour tout ouvrage dont le poids n'excédera pas deux onces, un penny;

2° Pour tout ouvrage pesant au-dessus de deux onces, et n'excédant pas trois onces, six pence;

3° Pour tout ouvrage pesant au-dessus de trois onces, n'excédant pas quatre onces, huit pence;

4° Pour chaque once au-dessus de quatre, et jusqu'à seize onces (limite de l'admission de ces objets par l'office britannique), deux pence en sus, en observant que toute fraction de l'once sera comptée comme une once pour le port à percevoir.

75. Les journaux et les imprimés jouissant d'une modération de port, destinés pour les bureaux britanniques d'Alexandrie, Gibraltar et Malte, qui seront déposés dans les bureaux de poste de France (celui de Marseille excepté), supporteront, outre la taxe territoriale voulue par les lois des 15 mars 1827 et 14 décembre 1830, une taxe de voie de mer, qui est fixée à cinq centimes par chaque journal et feuille de tous autres imprimés.

Les journaux et les imprimés jouissant d'une modération de port, destinés pour les bureaux britanniques d'Alexandrie, Gibraltar et Malte, qui seront déposés au bureau de poste de Marseille, ou dans les bureaux de poste de l'Algérie et autres parages de la Méditerranée, ne supporteront que la taxe de voie de mer ci-dessus fixée.

76. La taxe à percevoir par les bureaux français sur les journaux, ainsi que sur les imprimés jouissant d'une modération de port, et originaires des bureaux britanniques d'Alexandrie, Gibraltar et Malte, destinés pour la France, l'Algérie et les parages de la Méditerranée où la France entretient des bureaux de poste, sera le même que celle qui est déterminée par l'article précédent,

77. La taxe à laquelle seront soumis, dans les bureaux britanniques d'Alexandrie, Gibraltar et Malte, les journaux et les imprimés jouissant d'une modération de port, et livrés aux bureaux de poste français, ou reçus de ces bureaux, ne devra pas excéder la taxe territoriale dont ils sont passibles en France.

1843. 78. Le public des deux pays pourra envoyer, d'un pays pour l'autre, des bulletins de bourse, des prix-courans, et autres imprimés jouissant, dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, d'une modération de port, en se conformant aux dispositions ci-après :

1° Ces imprimés devront être expédiés sous bandes et ne pourront contenir aucune écriture, chiffre ou signe quelconque à la main. Les bulletins de bourse et prix-courans se borneront à indiquer le nombre des marchandises et les prix, sans faire mention du nom et de la demeure des vendeurs;

2° Le prix de ces objets est fixé à cinq centimes par feuille pour le parcours sur le territoire français, et à un penny, ou dix centimes, aussi par feuille, pour le parcours sur le territoire du Royaume-Uni;

3° Ils ne pourront être envoyés, de part et d'autre, qu'affranchis jusqu'à la limite du territoire des deux offices respectifs.

§. II. — *Journaux et imprimés en transit.*

79. Les journaux publiés dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et adressés à des personnes résidant dans les pays étrangers auxquels la France sert d'intermédiaire, seront livrés à l'office français, comme ceux adressés en France, exempts de tout prix de port.

Sont exceptés les journaux désignés ci-après, savoir:

1° Ceux qui seront destinés pour l'Espagne et le Portugal;

2° Ceux que l'office britannique transmettra à l'office de France pour être envoyés, par quelque voie que ce soit, dans les colonies et pays d'outre-mer;

L'office des postes britanniques paiera à l'office des postes de France, pour prix du transit et du transport des journaux de la première catégorie, quatre centimes par journal, pour ceux de la seconde.

80. L'office des postes britanniques paiera à l'office des postes de France, pour port de transit des journaux à destination du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, qui emprunteront le territoire français, les prix ci-après fixés, savoir:

1° Pour les journaux venus de divers Etats du continent, quatre centimes par journal;

2° Pour les journaux venus des parages de la Méditerranée et des colonies ou pays d'outre-mer, qui seront apportés en France par quelque voie que ce soit, dix centimes aussi par journal. 1843

Réciproquement, l'office des postes de France paiera à l'office des postes britanniques, pour tout port de transit ou de voie de mer des journaux étrangers destinés pour la France, qui seront apportés par quelque voie que ce soit dans le Royaume-Uni, dans les îles du Canal de la Manche, ou à Malte, un penny par journal.

81. L'office des postes de France paiera à l'office des postes britanniques la même somme d'un penny par journal, fixée par l'article précédent, pour tout port des journaux destinés pour les pays d'outre-mer, sans distinction de parages, qui seront livrés par l'office de France à l'office britannique pour être transportés, soit par des bâtimens du commerce, soit par des bâtimens de l'Etat, ou frétés au compte de l'Etat.

Titre VI. — *Dispositions Diverses.*

82. Les offices des postes de France et du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande dresseront, chaque mois, les comptes résultant de la transmission réciproque, ou du transport en dépêches closes, des correspondances; et ces comptes, après avoir été débattus et arrêtés contradictoirement par ces offices, seront soldés à la fin de chaque trimestre par l'office qui sera reconnu débiteur envers l'autre.

83. Les lettres et journaux tombés en rebut, pour quelque cause que ce soit, seront renvoyés, de part et d'autre, à la fin de chaque mois, et plus souvent, si faire se peut. Celles de ces lettres qui auront été livrées en compte seront remises pour les poids et prix auxquels elles auront été originairement expédiées par l'office envoyeur.

84. Les lettres tombées en rebut, pour quelque cause que ce soit, qui auront été transportées en transit, soit à découvert, soit en dépêches closes, par l'un des deux offices pour le compte de l'autre, seront admises pour les poids et prix pour lesquels elles auront été comprises dans les comptes de transit des offices respectifs, sur de simples déclarations ou listes nominatives mises à l'appui des décomptes, lorsque les let-

1843 tres elles-mêmes n'auront pas pu être produites par l'office qui aura à se prévaloir du montant de leurs taxes vis-à-vis de l'office correspondant.

85. Les lettres mal adressées ou mal dirigées seront, sans aucun délai, réciproquement renvoyées par l'intermédiaire des bureaux d'échange respectifs, pour les poids et prix auxquels l'office envoyeur aura livré ces lettres en compte à l'autre office.

Quant aux lettres adressées à des destinataires ayant changé de résidence, et quelle que soit l'origine de ces lettres, elles seront respectivement rendues, chargées du port qui aurait dû être payé par les destinataires.

86. Afin de s'assurer réciproquement l'intégralité du produit des correspondances de l'un pour l'autre pays, les Gouvernemens français et britannique s'engagent à empêcher, par tous les moyens qui sont en leur pouvoir, que ces correspondances ne passent par d'autres voies que par leurs postes respectives.

Toutefois il est entendu que les courriers envoyés par des maisons de commerce ou autres, pour porter accidentellement une seule lettre ou une ou plusieurs gazettes, pourront traverser librement les territoires respectifs des deux Etats, pourvu que, sur le territoire français, ces courriers présentent la lettre ou les gazettes dont ils seront porteurs au premier bureau de poste, qui leur appliquera les taxes voulues par les lois et règlemens du pays.

Ces objets seront frappés des timbres d'origine et d'affranchissement des bureaux de poste par lesquels les taxes auront été perçues, et il en sera délivré au courrier un certificat, qui sera joint à son passeport.

87. La forme à donner aux comptes mentionnés dans l'art. 82 précédent, et toutes autres mesures de détail et d'ordre qui devront être arrêtées de concert pour procurer l'exécution des stipulations de la présente convention, seront réglées entre les offices de postes de France et du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, aussitôt après l'échange des ratifications de ladite convention.

Il est aussi convenu que les mesures de détail et d'ordre mentionnées au présent article pourront être modifiées par les deux offices toutes les fois que, d'un commun accord, ces deux offices auront reconnu que

ces modifications seraient utiles au bien du service des postes des deux pays. 1843

88. La présente convention est conclue pour cinq ans: à l'expiration de ce terme, elle demeurera en vigueur pendant cinq autres années, et ainsi de suite, à moins de notification contraire, faite par l'une des hautes parties contractantes un an avant l'expiration de chaque terme.

Pendant cette dernière année, la convention continuera d'avoir son exécution pleine et entière, sans préjudice de la liquidation et du solde des comptes entre les deux offices, après l'expiration dudit terme.

89. Sont maintenues les dispositions des conventions antérieures qui ne seraient pas contraires aux stipulations de la présente convention.

90. La présente convention sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées à Londres, dans le délai d'un mois, ou plus tôt, si faire se peut; et elle sera mise à exécution le 1er juin 1843.*)

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention, et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Londres, en double original, le 3e jour du mois d'avril, l'an de grâce 1843.

(L. S.): Signé SAINTE-AULAIRE.
(L. S.) ABERDEEN.
(L. S.) LOWTHER.

Rapport adressé, le 3 avril 1843, au Ministre des affaires étrangères en France par M. Dubost, chef du service des correspondances à l'administration des postes, en mission à Londres.

Monsieur le ministre, la mission que vous m'avez confiée, d'accord avec M. le ministre des finances, touche à son terme: M. le comte de Sainte-Aulaire, lord Aberdeen et lord Lowther, ont signé aujourd'hui la convention postale dont la négociation se poursuit à Londres depuis le mois de septembre de l'année dernière. Il me reste à régler, de concert avec M. le co-

*) Les ratifications ont été échangées á Londres, le 28 avril 1843.

1843 lonel Maberly, secrétaire du *post-office*, les mesures de détail et d'ordre destinées à procurer l'exécution de cette convention; nous nous occupons déjà de ce soin, pour que le public des deux pays puisse entrer en possession, le 1er juin prochain, des importans avantages qui lui sont assurés par le nouvel arrangement postal.

Depuis l'ouverture de cette négociation, vous savez, M. le ministre, que je n'ai pu vous entretenir que des incidens presque journaliers qu'elle faisait naître; je crois que le moment est venu d'exposer, du moins quant à leurs résultats matériels et financiers, les motifs et les vues qui, sous les inspirations de sa majesté, ont dirigé son gouvernement et son ambassadeur dans cette entreprise: M. le comte de Sainte-Aulaire approuve mon dessein; je vais donc essayer de remplir cette tâche.

Encore bien que les postes aient été fondées en France vers le milieu du quinzième siècle, et que, peu de temps après leur établissement, nos rapports avec les divers Etats du continent fussent déjà en progrès, ce n'est guère que deux cents ans plus tard que des relations postales régulières paraissent avoir été établies entre la France et la Grande-Bretagne. Nous trouvons, en effet, dans les archives du royaume, comme preuve de l'existence de ces relations, un arrêt du Conseil, du 12 mai 1644, qui détermine la taxe à percevoir en France sur les lettres d'Angleterre.

Une convention postale, qui n'existe plus, mais qui est invoquée dans des conventions subséquentes, doit avoir été conclue en 1670: ce traité aurait ainsi précédé de deux ans la réorganisation des postes en France et l'établissement de la ferme, bienfaits dus à l'administration de M. de Louvois.

Depuis cette époque, et toutes les fois que, dans la suite, il y a lieu de rétablir entre les deux pays les communications interrompues par la guerre, une nouvelle convention postale intervient. On en compte quatre dans l'intervalle d'un siècle; elles portent les dates suivantes: 21 juin 1698, 2 novembre 1713, 4 août 1784 et 16 mai 1802. Cette dernière convention correspond au traité d'Amiens, et n'a pas eu une plus longue durée; je me trompe: au mois de mai 1814, les communications postales entre les deux pays furent rétablies

en vertu d'un accord tacite, à ce qu'il paraît, sur les 1843
erremens de la convention de 1802.

Mais déjà, M. le ministre, au moment où elle fut conclue, cette convention n'était plus en rapport avec l'état de la civilisation et du commerce, et avec les besoins mutuels des deux pays. Entre ce traité et les conventions précédentes, on ne remarque presque aucune différence; on y trouve les mêmes imperfections et les mêmes entraves, qu'on dirait avoir été imaginées plutôt pour restreindre que pour étendre la faculté donnée au public de communiquer d'un pays à l'autre par les postes des deux Etats.

C'est en vain que sur le continent, à partir du rétablissement de la paix générale, les communications de peuple à peuple se mettent au niveau des besoins du commerce et du pogrès social. La France, qui s'était empressée de renouveler dans cet esprit, avec tous les Etats voisins, ses conventions surannées, n'avait pas pu apparemment, jusqu'en 1830, améliorer ses relations postales avec l'Angleterre.

Une tentative fut faite en 1833; elle n'aboutit qu'au *traité* du 14 juin, qui dota, à la vérité, les deux pays d'un service quotidien et plus accéléré entre Calais et Douvres, au moyen de paquebots à vapeur, mais qui laissa toutes choses d'ailleurs sur l'ancien pied.

Sous ce régime, le public n'avait nul moyen d'envoyer des lettres d'un pays dans l'autre sans en payer le port d'avance jusqu'à la frontière; la marine marchande, comme les paquebots des administrations de poste respectives, n'était d'aucun secours pour le transport et l'échange des correspondances mutuelles, originaires ou à destination des pays d'outre-mer; chaque office avait successivement surélevé la taxe territoriale exceptionnelle qui frappait les lettres envoyées d'un pays dans l'autre. Je passe sous silence une foule d'autres imperfections et de gênes résultant de cet état de choses, telles que l'impossibilité, pour nos villes du littoral de la Manche, de communiquer avec l'Angleterre, sur une étendue de côtes de cent cinquante lieues, autrement que par Calais et Douvres; et, pour des deux pays, d'échanger à des prix modérés, comme les admettent toutes les postes du continent, les journaux quotidiens, les ouvrages périodiques consacrés aux arts

1843 et aux sciences; enfin tous ces imprimés si utiles au commerce, et dont il fait un si fréquent usage.

En 1836, de nouvelles négociations amenèrent le traité du 30 mars. Ce traité permit enfin d'envoyer d'un pays dans l'autre les lettres sans être affranchies; leurs taxes furent réduites, mais pas assez pour donner un libre essor à la correspondance internationale. L'échange des lettres d'outre-mer transportées par les marines royales ou marchandes des deux pays fut admis, mais, du côté de l'Angleterre, à un prix excessif; celui des journaux, mais seulement des journaux quotidiens, le fut aussi moyennant des ports modérés.

Cependant, M. le ministre, ces réformés timides n'étaient pas de nature à satisfaire entièrement le commerce: les taxes de lettres, surtout, étaient encore jugées intolérables; et tous les moyens frauduleux, que favorisent les communications fréquentes sur le canal, étaient et sont encore employés avec succès pour soustraire les lettres aux tarifs exagérés des deux pays.

Ainsi que je l'ai déjà fait remarquer dans un de mes précédens rapports à votre excellence, au moment de ratifier le traité du 30 mars 1836, le roi, lui-même, en avait reconnu les imperfections et prévu les effets; et sa majesté avait exprimé, dans cette circonstance, le libéral regret de voir qu'il n'eût pas été possible d'abaisser, d'un commun accord, les taxes internationales à un taux équitable et rationnel, qui permît à toutes les classes de la société l'usage le plus étendu des postes des deux Etats.

La convention que M. le comte de Sainte-Aulaire, lord Aberdeen et lord Lowther viennent de conclure, réalise de la manière la plus heureuse le voeu et la pensée de sa majesté. Les taxes internationales se trouvent considérablement diminuées, et dans une proportion à peu près égale des deux côtés: à aucune époque, en remontant même jusqu'à l'origine de nos relations avec l'Angleterre, elles n'avaient été plus modérées.

Des sacrifices mutuels, tout aussi bien entendus, réduisent également les taxes qui grevaient les correspondances en transit ou d'outre-mer.

Beaucoup d'autres avantages vont résulter, pour les deux pays, des combinaisons diverses de cette nouvelle convention, qui sont appliquées à des objets non moins importans. J'aurai occasion de les faire ressortir dans

leur ordre, en passant rapidement en revue les principales stipulations de ce traité, selon la division des matières adoptée par ses rédacteurs. 1843

Titre Ier. — *Disposition générales.*

Un des plus grands inconvéniens du régime prolongé de la convention de 1802 se trouvait dans cette fausse combinaison, qui consiste à faire converger, des deux côtés, sur un seul point, savoir: Calais et Douvres, toutes les correspondances échangées entre la France et l'Angleterre. Il en résulte de graves préjudices pour le commerce en général, et particulièrement pour celui des ports de notre littoral en face de l'Angleterre. Calais et Boulogne ne sont qu'à une distance de douze heures de Londres, par la Tamise, au moyen des paquebots d'entreprises particulières. Par les services entretenus aux frais des deux administrations, il faut le double de ce temps pour faire parvenir une lettre de ces deux ports à Londres. Les paquebots particuliers partent tous les jours, et presque constamment à des heures plus convenables pour la correspondance commerciale, que celles qui sont fixées pour les départs des paquebots de l'administration. En outre, les paquebots particuliers ne peuvent, suivant la convention de 1836, servir qu'au transport et à l'échange des correspondances locales.

Dieppe et le Havre sont à une distance de douze et quinze heures de Londres, au moyen des entreprises particulières de bateaux à vapeur et de chemins de fer qui relient cette capitale avec Brighton et Southampton. Là, aussi, la navigation marchande est des plus actives. Presque en toute saison, il y a, du Havre à Southampton, six départs par semaine; mais l'on ne peut diriger par cette voie que les lettres des localités. Il suffirait de trente-six heures pour recevoir au Havre la réponse d'une lettre adressée à Londres, tandis que les détours auxquels sont soumises la demande et la réponse, en passant par Calais, emploient aujourd'hui quatre jours entiers.

Nos relations avec les îles de Jersey et de Guernesey sont plus compromises encore; elles ne se trouvent protégées par aucun acte international, ou d'office à office: seulement, la convention du 14 juin 1833 semble reconnaître ces relations et les tolérer, mais elle néglige totalement d'en régler le mode.

1843 Depuis 1837, nos paquebots du Levant ont choisi l'île de Malte pour point de partage des régions déclarées suspectes par les règlemens sanitaires, et de celles où la navigation a lieu sous patente nette. De son côté, l'Angleterre entretient sur le même point deux lignes de paquebots, l'une partant tous les mois de Falmouth, et touchant à Gibraltar; l'autre, partant aussi tous les mois de Marseille et d'Alexandrie, et qui est affectée au transport de la correspondance des Indes orientales, passant par la France. Ces diverses combinaisons rendent aujourd'hui l'île de Malte fort importante, au point de vue de relations postales des parages de la Méditerranée. Des voyageurs, en grand nombre, y sont retenus pour subir une quarantaine de vingt-cinq jours: ces voyageurs ont été jusqu'à présent privés de moyens réguliers et complets pour correspondre avec l'Europe ou avec les pays d'où ils viennent, par l'absence de toute stipulation à cet égard entre la France et l'Angleterre.

La nouvelle convention, M. le ministre, pourvoit à ces besoins divers; elle y pourvoit de la manière la plus large et la plus libérale. Le titre premier désigne les bureaux de poste des offices respectifs par lespuels devra désormais s'opérer l'échange des correspondances internationales ou en transit. Elle multiplie, autant du moins qu'il paraît nécessaire en ce moment, les communications que le commerce réclamait depuis long-temps entre les ports de Calais, Boulogne, Dieppe et le Havre, d'une part, et Londres, Douvres, Brighton et Southampton, de l'autre. Votre excellence verra, dans le titre suivant, comment le concours habilement combiné des paquebots de l'administration établis entre Calais et Douvres et des paquebots d'entreprises particulières donne, sur ces différens points, une complète satisfaction aux intérêts commerciaux, qui étaient depuis long-temps en souffrance.

Titre II. — *Echange des correspondances.*

Sous ce titre, la convention entend définir et régler les moyens matériels par lesquels les administrations des postes respectives devront opérer le transport et l'échange des correspondances internationales ou en transit.

Les points de contact des deux offices se divisent en trois régions: 1° le canal de la Manche, proprement

dit, qui comprend toute l'étendue de nos côtes entre Calais et le Havre; 2° les côtes de la Normandie et de la Bretagne, par rapport aux îles de Jersey et de Guernesey; 3° les parages de la Méditerranée. 1843

Sur le canal, entre la France et l'Angleterre, l'article 4 de la convention reconnaît que l'échange principal des correspondances internationales, ou en transit, continuera d'avoir lieu par Calais et Douvres. Du côté de l'Angleterre, il y aura six expéditions par semaine sur la France; mais, de son côté, la France s'engage à expédier tous les jours ses dépêches pour l'Angleterre. Cette différence dans le nombre des expéditions respectives s'explique par les usages et même par les lois de l'Angleterre, qui consacrent le jour du dimanche à un absolu repos.

L'article 7 admet, pour la première fois, au service de cette ligne le concours des bâtimens de l'Etat et des bâtimens d'entreprises particulières, frétés pour le compte de l'Etat. La convention du 14 juin 1833 avait formellement exclu les bâtimens qui ne seraient pas nationaux et propriété de l'Etat, *bonâ fide*.

Les stipulations de la convention du 14 juin, concernant les exemptions de droits de navigation et de port, ainsi que les honneurs et priviléges qu'elle assurait aux paquebots des deux administrations, en les assimilant aux vaisseaux de guerre, sont maintenus dans la nouvelle convention; ils sont même étendus à tous les bâtimens, sans distinction, qui seront chargés du transport des dépêches entre Calais et Douvres. C'est un progrès dû aux modifications introduites depuis 1833 dans la législation anglaise.

Les négociateurs ont également maintenu la stipulation de la convention de juin 1833, qui dispose, pour le cas de guerre entre les deux nations, que les paquebots des deux offices continueront leur navigation sans obstacle, jusqu'à notification de la cessation de leur service, faite par l'un des deux Gouvernemens. Le maintien de cette clause importante, qui est étendue par la convention de 1843, non seulement à tous les paquebots naviguant sur le canal, mais encore à ceux qui sont employés au même service dans la Méditerranée, renferme peut-être le germe d'une salutaire révolution dans le système des postes de toutes les nations policées. Il est permis d'espérer que la guerre ne viendra plus

1843 interrompre, au moins brusquement, leurs relations pacifiques. Déjà la France a donné l'exemple de l'observation de ce principe pendant les courtes hostilités qui eurent lieu, en 1838, entre elle et la république du Mexique.

Les articles 12, 13 et 14 du même titre ont pour objet d'assurer, au moyen de l'emploi de bâtimens particuliers, à défaut de bâtimens de l'Etat, les communications entre les bureaux français et britanniques qui sont mis en rapport sur le canal, y compris ceux des îles Jersey et Guernesey.

C'est ici le lieu de faire remarquer à votre excellence que, par l'effet de cette nouvelle convention, le bureau du Havre est appelé à devenir un point d'échange fort important pour la France et la Grande-Bretagne. Les combinaisons de leurs services intérieurs permettent de diriger des deux côtés, sur ce bureau, pendant la saison favorable à la navigation, la correspondance entre l'Angleterre et nos départemens de l'Ouest et d'une partie du Midi. Cette correspondance gagnera ainsi un temps précieux, en évitant le détour qu'elle fait actuellement pour venir chercher Paris. L'intérêt qui se rattache à cette amélioration s'accroît encore pas les rapports fréquens de ces départemens avec les deux continens d'Amérique et des Antilles, sur lesquels l'office britannique entretient des paquebots réguliers, qui ont été si utiles jusqu'à présent au commerce français pour sa correspondance avec ces contrées.

Je passe rapidement sur les articles qui concernant les moyens d'échange des correspondances entre les deux offices dans les parages de la Méditerranée où ces offices possèdent des établissemens de poste. Je me bornerai à dire qu'on a tiré tout le parti possible des paquebots entretenus sur cette mer par les deux administrations; et je ferai voir, quand il sera question du transport des correspondances en transit, les avantages que la France et l'Angleterre sont appelées à recueillir de l'organisation et du concours bien entendus de ces services.

Titre III. — *Port des lettres internationales.*

Toutes les conventions postales basées sur les principes qui régissent le contrat d'échange se proposent, en réglant la transmission des correspondances interna-

tionales, un but qu'il n'est pas toujours facile d'atteindre: c'est d'équilibrer les tarifs des Etats contractans. 1843
Cette pondération consiste dans le rapport exact à trouver entre la taxe moyenne résultant de l'application de ces tarifs et la superficie comparée des territoires sur lesquels opèrent les deux offices. Voilà du moins l'origine des tarifs conventionnels, différens des tarifs appliqués aux lettres purement nationales.

Mais si la pondération de ces tarifs n'a lieu qu'au détriment des contribuables; s'ils ont pour effet d'exagérer les taxes des lettres étrangères, en les élevant bien au-dessus des taxes auxquelles les lettres intérieures sont soumises; loin que cette surélévation soit profitable au revenu des postes des deux pays, elle altère la source de ce revenu: l'histoire de nos tarifs avec l'Angleterre, et les résultats de leur longue application, nous en fournissent, comme je vais le faire voir, la preuve la plus convaincante.

En 1710, le port d'une lettre de Londres pour Douvres ne coûtait que trois pence ou trente centimes; et cependant la taxe du même parcours, appliquée à *une lettre* pour la France, s'élevait déjà à neuf pence ou quatre-vingt-dix centimes, ce qui grevait dès lors ces lettres d'une surtaxe de six pence ou soixante centimes.

A mesure que de nouveaux tarifs ont élevé, en Angleterre, la taxe territoriale, la surtaxe de six pence a été constamment ajoutée aux lettres destinées pour la France ou venant de la France. C'est ainsi que la taxe d'une simple lettre, adressée de Londres en France, avait été successivement portée jusqu'à la somme exorbitante de quatorze pence ou un franc quarante centimes pour le parcours anglais.

En France, et bien avant 1710, nous trouvons établi, à l'égard de notre correspondance avec l'Angleterre, un régime de taxes exceptionnelles correspondant, par son élévation excessive, au tarif anglais. J'ai déjà cité l'arrêt du Conseil du 12 mai 1644. Cet arrêt dispose que le port des lettres d'Angleterre pour Paris sera de dix sous; or, le tarif intérieur ne fixait alors la taxe de Calais à Paris qu'à quatre sous. Voilà donc une surtaxe de six sous, indiquant déjà l'existence d'un système de représailles qui n'a fait que s'étendre par la suite. En effet, nous voyons que le port territorial d'une lettre d'Angleterre pour Paris, qui depuis 1664 jusqu'en

1843 1758 était resté à dix sous, s'élève à un franc par le tarif de 1759; à un franc vingt centimes par celui de 1827, et, en 1829, une loi du 4 juillet vient encore grever cette correspondance d'une surtaxe de trente centimes.

Les deux offices étaient ainsi parvenus, de tarif en tarif, à faire payer le port d'une simple lettre de Londres pour Paris, savoir: pour la taxe française, un franc cinquante centimes, pour la taxe anglaise, un franc quarante centimes; total, deux francs quatre-vingt-dix centimes.

Mais, M. le ministre, ce port, déjà énorme, devenait intolérable par l'effet des combinaisons particulières au tarif anglais, qui frappait d'un double et même d'un triple port, abstraction faite du poids, toute lettre contenant la plus légère fraction de feuille. Ainsi l'insertion de deux lettres de change, dont le poids n'excède pas ordinairement deux grammes, donnait lieu à l'application d'un triple port anglais. Votre excellence aura une idée des résultats de ce système par deux exemples que je choisirai dans la correspondance de différens points entre la France et l'Angleterre.

Premier exemple: Une lettre de Londres pour Paris, contenant deux lettres de change, et qui ne paye aujourd'hui que le port simple, à raison de son poids, coûtait, savoir: pour le port anglais, quatre francs cinquante centimes; pour le port français, un franc cinquante centimes; total, cinq francs soixante et dix centimes. La convention du 30 mars 1836 réduisit ce port à deux francs; la nouvelle convention l'abaisse encore de moitié: une lettre simple de Londres pour Paris ne coûtera plus qu'un franc.

Autre exemple: Une lettre de Dublin pour Marseille, composée comme celle de Londres pour Paris, coûtait, savoir: port anglais, huit francs dix centimes; port français, deux francs; total, dix francs dix centimes. La convention de 1836 réduisit d'abord cette taxe à quatre francs trente centimes; la réforme postale de l'Angleterre l'abaissa, en 1840, à trois francs; désormais, elle ne coûtera plus que un franc soixante centimes.

Je ne veux pas embarrasser la marche de ce rapport par la reproduction de détails déjà connus en partie de votre excellence, ou qui détourneraient sans utilité son attention de la solution qu'a reçue, après d'as-

sez longs débats, l'importante et difficile question du règlement des taxes internationales. Si le principe que je rappelais tout à l'heure, touchant la pondération des tarifs mutuels, n'a pas pu recevoir son application dans l'acception la plus rigoureuse, on ne saurait nier, du moins, que les sacrifices faits, dans cette circonstance, par les deux Gouvernemens, n'aient atteint, de chaque côté, la limite que les intérêts légitimes du commerce et du public étaient en droit de réclamer. 1843

En effet, et à ne considérer, pour le moment, que le résultat financier des réductions opérées en Angleterre depuis 1836, sur le port des lettres internationales échangées entre ce pays et la France, voici de quelles sommes le Gouvernement britannique aura successivement diminué son revenu à cette occasion:

Première réduction, opérée en vertu de la convention du 30 mars 1836.	330,000 fr.
Deuxième réduction, opérée en vertu du bill de réforme des taxes de lettres, en 1840.	300,000
Troisième réduction, opérée en vertu de la convention de ce jour.	639,000
Total.	1,269,000

Pour ce qui est de la France, les tarifs se trouvant moins élevés chez nous qu'en Angleterre, au moment où les deux Gouvernemens convinrent, pour la première fois, d'en modérer mutuellement la rigueur, votre excellence comprendra que nous n'ayons pas eu un aussi grand sacrifice à faire pour descendre jusqu'aux limites que la nouvelle convention détermine. Voici quelles auront été, depuis 1836, les réductions opérées sur nos tarifs, par rapport aux lettres internationales échangées avec l'Angleterre.

Première réduction, opérée en vertu de la convention du 30 mars 1836.	225,000 fr.
Deuxième réduction, opérée en vertu de la convention de ce jour.	671,000
Total.	896,000

Si l'on demande quelle influence ces différentes réductions auront exercée sur le port des lettres internationales échangées entre les deux pays, je crois que les exemples présentés dans les deux tableaux ci-après en donnent une idée exacte et satisfaisante.

Tableau No 1.

Réductions opérées en Angleterre, de 1836 à 1843, sur la taxe des lettres venant de France ou allant en France.

NOMS DES VILLES.	TARIFS antérieurs à 1836.	de 1836 à 1839.	de 1840 à 1842.	en vertu de la convention de 1843.	PROPORTION des réductions opérées en vertu de la convention de 1843 comparativement aux tarifs antérieurs à 1836.	de 1836 à 1839.	de 1840 à 1842.
	pence.	pence.	pence.	pence.			
Londres . .	14	10	10	5	65,00	50,00	50,00
Birmingh .	21	17	10	5	77,00	71,00	50,00
Dublin . . .	27	23	10	5	82,00	79,00	50,00
Edimbourg	26	22	10	5	81,00	78,00	50,00
Liverpool .	23	19	10	5	79,00	74,00	50,00

Tableau No. 2.

Réductions opérées en France, de 1836 à 1843, sur la taxe des lettres venant d'Angleterre ou allant en Angleterre.

NOMS DES VILLES.	TARIFS antérieurs à 1836.		de 1836 à 1842.		en vertu de la convention de 1843.		PROPORTION des réductions opérées en vertu de la convention de 1843, comparativement aux tarifs antérieurs à 1836.	de 1836 à 1842.
	fr.	c.	fr.	c.	fr.	c.		
Paris	1	50	1	00	0	50	66,00	50,00
Rouen	1	10	0	90	0	50	55,00	45,00
Nantes	1	70	1	20	0	80	53,00	33,00
Bordeaux . . .	1	90	1	40	1	00	43,00	29,00
Marseille	2	00	1	50	1	10	45,00	27,00

Je croix, M. le ministre, que ces deux tableaux n'ont pas besoin de commentaire: ils montrent à la fois, dans le petit nombre d'exemples choisis parmi les villes les plus importantes des deux pays, la décroissance progressive des tarifs depuis 1836, et sa proportion, constamment plus élevée en Angleterre, chaque fois que les tarifs respectifs ont subi simultanément de nouvelles modifications.

Je ne peux pourtant pas me dispenser de faire remarquer à votre excellence, avant de terminer l'examen

du titre III, que la correspondance des départemens de l'ouest et d'une partie du midi de la France pour la Grande-Bretagne, *et vice versâ*, devant, en vertu de la nouvelle convention, passer pendant neuf mois de l'année au moins par le Havre, la taxe de ces lettres se trouvera réduite dans une proportion plus ou moins forte, selon que le lieu d'origine ou de destination en France sera plus ou moins rapproché de ce bureau d'échange. C'est ainsi que le port de lettres de Rouen, Nantes et Bordeaux, qui figure dans le tableau précédent pour cinquante centimes, quatre-vingts centimes et un franc, quand elles devront passer par Calais, sera réduit à trente, soixante et quatre-vingt-dix centimes, lorsque ces lettres pourront être dirigées par le Havre. 1843

Enfin, j'ai dit qu'à aucune époque le port des lettres d'Angleterre ou allant en Angleterre n'avait été, d'après nos tarifs, plus modéré qu'il ne le sera par l'effet de la nouvelle convention. Le tableau ci-après en fournira la preuve à votre excellence.

NOMS des principales VILLES	TARIF DES LETTRES D'ANGLETERRE POUR LA FRANCE. 1644.	1703.	1759.	1827.	1833.	1836.	1843 par Calais ou Boulogne.	1843 par le Havre
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Paris	0 50	0 50	1 00	1 20	1 50	1 00	0 50	0 50
Rouen	0 30	0 30	1 00	1 10	1 10	0 90	0 50	0 30
Nantes	»	0 75	1 40	1 40	1 70	1 20	0 80	0 60
Bordeaux . . .	»	1 00	1 50	1 60	1 90	1 40	1 00	0 90
Marseille . . .	»	1 10	1 50	1 70	2 00	1 50	1 10	1 10

Je passe à l'examen des stipulations comprises sous le titre IV.

Titre IV. — *Transit des correspondances étrangères.*

Par sa position géographique, autant que par la précision et la variété de ses relations postales avec les différens Etats du continent européen, la France se trouve être intermédiaire presque indispensable de l'Angleterre et de ces Etats pour la transmission de leurs correspondances mutuelles. Les paquebots et les éta-

1843 blissemens de poste que nous entretenons depuis 1837 dans la Méditerranée ont accru notre intervention dans cet échange; bientôt nos paquebots transatlantiques la rendront plus active et plus puissante encore.

De son côté, l'Angleterre, par ses paquebots réguliers, que seconde sa marine marchande, offre à notre commerce, comme je l'ai déjà fait remarquer à votre excellence, des moyens précieux et multipliés de correspondance avec presque toutes les contrées du globe.

Le titre IV de la convention met en commun, pour ainsi dire, tous ces moyens divers, non-seulement au profit de la correspondance des regnicoles des deux Etats contractans, mais encore dans l'intérêt des autres pays, qui se servent de ces moyens combinés pour la transmission des correspondances de leurs nationaux.

Pour rendre plus accessible au commerce cette vaste exploitation postale, la France et l'Angleterre ont résolu de faire subir à leurs tarifs de transit ou de voie de mer une réduction au moins égale à celle qui est pratiquée sur leurs tarifs internationaux. Je signalerai tout à l'heure à votre excellence quelques-uns des résultats de cet intelligent sacrifice sur les taxes des lettres d'outremer.

Un autre point important, qui se trouve réglé d'une manière satisfaisante par la convention, et qui est compris dans le titre du transit, c'est la continuation du passage, en dépêches closes, par la France, d'une notable partie de la correspondance échangée entre l'Angleterre et les Indes orientales; passage dont les conditions avaient été déjà le sujet d'une convention additionnelle, conclue à Paris en 1839.

L'accélération que nous nous engageons, par la convention nouvelle, à procurer dès ce moment à cette correspondance; la vitesse plus grande encore, et que, seuls entre tous les Etats du continent, nous pourrons imprimer bientôt à sa marche au moyen du chemin de fer qui doit traverser, du nord au midi, notre territoire, sont, avec la diminution du prix de transit à laquelle elle participe, comme autant de gages de la durée d'un arrangement dont le caractère et les avantages réciproques ne sont pas purement financiers.

Je ne pourrais, sans excéder les bornes de ce rapport, M. le ministre, faire ressortir, en détail, les effets des combinaisons neuves et variées qu'admet la conven-

tion pour favoriser le passage et le transport des corre- 1843
spondances étrangères par les postes combinées de la France et de l'Angleterre. Je me bornerai à en présenter ici quelques exemples, qui sont pris au point de vue du temps employé pour le parcours de ces correspondances, et des taxes dont elles seront frappées.

En ce qui concerne le temps employé, voici quelques-uns des résultats les plus remarquables:

Une lettre adressée de Constantinople, pour une des possessions anglaises dans l'Amérique du Nord, pourra être expédiée, affranchie ou non affranchie, au gré de l'envoyeur, et parviendra à sa destination en trente-quatre jours. La distance parcourue est d'au moins deux milles quatre cents lieues. Les expéditions sur la Méditerranée, entre Constantinople et Marseille, ont lieu, par nos paquebots, tous les dix jours; celles sur l'Atlantique, par les paquebots réguliers de l'Angleterre entre Liverpool et Halifax, une fois par semaine.

Une lettre de Boston au Havre, par Liverpool, peut parvenir en quinze jours au destinataire; la distance est d'au moins dixsept cents lieues; le service est hebdomadaire.

Enfin, une lettre de Bombay, adressée à Paris, arrive en trente jours, au moyen du service mensuel établi par la mer Rouge.

Quant à la diminution du port de ces lettres, les résultats promis par la convention sont également dignes de l'attention de votre excellence; j'en présenterai ci-après quelques exemples qui intéressent plus spécialement le commerce français:

ORIGINE DES LETTRES.	DESTINATION DES LETTRES	TAXES réglées par la nouvelle convention		TAXES actuelles.		DIMINUTION sur chaque lettre	
		f.	c.	f.	c.	f.	c.
Paris	La Martinique . .	3	70	1	50	2	20
Rouen	Boston.	2	10	1	30	0	80
Nantes	Rio-Janeiro. . .	5	60	1	60	4	00
Bordeaux . . .	Buenos-Ayres . .	5	60	1	90	3	70
Marseille . . .	Le Chili	5	70	2	10	3	60

Je vais m'occuper maintenant des stipulations concernant la transmission des journaux et des imprimés, qui fait le sujet du titre V.

1843 Titre V. — *Journaux et imprimés.*

Votre excellence voudra bien se rappeler que c'est seulement depuis 1836 que les journaux quotidiens publiés en France et en Angleterre peuvent être envoyés d'un pays dans l'autre, par leurs postes respectives, aux conditions modérées que déterminent les lois des deux Etats et la convention du 30 mars.

Aujourd'hui, et à la faveur de ces conditions si tardivement accordées, l'Angleterre envoie en France à peu près 730,000 journaux quotidiens par an, et la France en fournit à son tour à l'Angleterre 350,000.

Mais la convention de 1836 avait limité la concession de cette faculté aux journaux quotidiens proprement dits, que l'on désigne en Angleterre sous le titre de *newspapers*. Toutes les autres publications, même périodiques, qui ne sont pas réputées journaux quotidiens (*not strictly newspapers*), ont été jusqu'à ce jour exclues du bénéfice des dispositions de cette convention.

C'est en vain, et vous le savez, M. le ministre, que nous demandions depuis plusieurs années l'admission et l'échange réciproques, à des prix modérés, des *Revues* et autres ouvrages périodiques qui sont publiés et qui circulent dans les deux pays sous forme de brochures. Votre excellence appuyait elle-même, dans les derniers temps, cette demande par un argument qui paraît sans réplique, savoir: "que l'échange de ces productions lit„téraires et scientifiques n'a pas le moindre intérêt pour „les deux peuples que l'échange des productions politi„ques de la presse quotidienne."

Ce n'est que vers la fin de la négociation qu'on est parvenu à vaincre sur ce point la répugnance de l'administration anglaise, qui craint de voir ces publications, presque innombrables en Angleterre, envahir et encombrer ses moyens de transport, déjà débordés souvent par les journaux quotidiens *).

Le principe de l'admission et de l'échange, entre les deux pays, des ouvrages périodiques publiés sous forme de brochures est entré dans la convention. Si les conditions de leur transport en Angleterre ne sont pas, pour quelques-uns de ces écrits et à raison de leur

*) Le nombre des journaux quotidiens expédiés de Londres par le Post-Office s'élève de 125,000 à 150,000 chaque jour.

poids ou du nombre de feuilles dont ils se composent, 1843
aussi modérées que les conditions auxquelles ils sont soumis chez nous, il est permis d'espérer des vues libérales dont l'administration anglaise s'est montrée constamment animée dans le cours de cette négociation que, après s'être assurée, par une expérience suffisante, que le transport de ces publications ne présente pas les inconvéniens qu'elle appréhende, cette administration n'hésitera pas à proposer à son Gouvernement l'abaissement du port de ces écrits périodiques au niveau des tarifs français.

Une exclusion du même genre frappait les publications commerciales, telles que les bulletins de bourse et les prix-courans de marchandises, qui sont admis en France à circuler par la poste moyennant un port très-modéré. Cette exclusion est levée par la convention, et l'envoi de ces imprimés d'un pays dans l'autre ne sert désormais soumis qu'à des formalités et à des restrictions légitimes.

Les autres stipulations comprises dans le titre V n'ont pas besoin d'explication.

Titre VI. — *Disposition diverses.*

De toutes les stipulations contenues dans ce dernier titre, une seule appellera l'attention de votre excellence, c'est celle qui concerne la durée de la convention. Aux termes de l'article 88, cette convention est conclue pour cinq ans; à l'expiration de ce terme, elle demeurera en vigueur pendant cinq autres années, et ainsi de suite, à moins de notification contraire faite par l'une des hautes parties contractantes un an avant l'expiration de chaque terme.

Pour me résumer, je vais, M. le ministre, présenter ce que j'appellerai le bilan de la convention, c'est-à-dire le compte de sommes dont le revenu des deux Etats se trouvera affecté par suite de la diminution des taxes de lettres, et la proportion selon laquelle le public de chaque pays est appelé à profiter de cette diminution.

Je ferai connaitre d'abord le nombre des lettres échangées annuellement, ainsi que leurs principales origines.

Les lettres internationales s'élèvent en ce moment, savoir:

1° Les lettres de la France pour l'Angleterre, à . .	482,000	1,029,000
2° Les lettres de l'Angleterre pour la France, à . .	547,000	
A reporter . . .		1,029,000

Reporter 1,029,000

Le nombre des lettres en transit peut être fixé ainsi qu'il suit:

1° Les lettres échangées entre les divers Etats du continent et l'Angleterre, par l'intermédiaire de la France, à.	650,000	908,000
2° Les lettres échangées par la même voie entre l'Angleterre et les Indes orientales, à	146,000	
3° Les lettres échangées entre les pays d'outre-mer et la France, par la voie de l'Angleterre, à . . .	100,000	
4° Les lettres échangées entre les pays d'outre-mer et l'Angleterre, par la voie de la France, à . . .	12,000	
Total des lettres échangées annuellement		1,937,000

J'opposerai maintenant au produit des taxes et droits de transit actuellement appliqués à ces lettres dans les deux pays, celui qui doit résulter de l'application des taxes et droits réduits, tels que les fixe la nouvelle convention. Je commence par la France:

Produit des taxes actuelles.

Ce produit se décompose ainsi qu'il suit, savoir:

1° Payé par les nationaux . .	Taxes territoriales . .	1,339,000 f.	1,539,000	2,344,000
	Droits de transit payés à l'Angleterre . . .	200,000		
2° Payé par l'Angleterre pour droits de transit . .			805,000	
Sur quoi il faut déduire les droits de transit payés à l'Angleterre				200,000
Ce qui réduit la recette actuelle à				2,144,000

Produit des taxes réduites.

Ce produit se décompose comme ci-dessus, savoir:

1° Payé par les nationaux . .	Taxes territoriales . .	710,000 f.	810,000	1,271,000
	Droits de transit payés à l'Angleterre . . .	100,000		
2° Payé par l'Angleterre pour droit de transit . .			461,000	
Sur quoi il faut déduire les droits de transit payés à l'Angleterre				100,000
Ce qui réduira définitivement la recette annuelle à				1,171,000

On peut donc compter que le revenu des postes sera diminué, en France, par l'effet de la nouvelle convention, d'environ 973,000 francs par an.

Je passe au compte de l'Angleterre:

Produit des taxes actuelles.

1° Payé par les nationaux...	Taxes territoriales . .	2,399,000 f.	3,204,000	3,404,000
	Droits de transit payés à la France	805,000		
2° Payé par la France pour droits de transit . .			200,000	
Sur quoi il faut déduire les droits de transit payés à la France .				805,000
Ce qui réduit la recette actuelle á				2,599,000

Produit des taxes réduites.

1° Payé par les nationaux...	Taxes territoriales..	1,472,000 f.	1,933,000	2,033,000
	Droits de transit payés à la France.....	461,000		
2° Payé par la France pour droit de transit..			100,000	
Sur quoi, déduisant les droits de transit payés à la France.				461,000
La recette annuelle se trouve réduite définitivement à..				1,572,000

Ainsi le revenu des postes de l'Angleterre se trouvera diminué, par l'effet de la même convention, d'une somme d'environ 1,027,000 fr.

La perte de l'Angleterre excède donc celle de la France de 54,000 fr. par an.

Le compte suivant fait voir dans quelle proportion les nationaux de l'un et de l'autre Etat profiteront des sacrifices que leurs Gouvernemens s'imposent par cette convention.

Nos regnicoles gagneront :

1° Sur la taxe des lettres internationales......	579,000f
2° Sur celle des lettres d'outre-mer remboursées à l'office britannique.............	80,000
Total.........	659,000

Le public anglais doit gagner :

1° Sur la taxe des lettres internationales......			597,000
1° Sur celle des lettres passant en transit par la France...	Lettres continentales.	526,000	674,000
	Lettres de l'Inde..	131,000	
	Lettres d'outre-mer.	17,000	
Total.........			1,271,000

Votre excellence ne manquera pas de remarquer que, encore bien que les pertes des deux Gouvernemens soient à peu près compensées, le bénéfice que le public anglais doit retirer de la nouvelle convention postale excède cependant de 612,000 francs le dégrèvement que la même convention procure à nos regnicoles. Ce résultat tient à deux causes faciles à expliquer : la première, c'est que la France transporte pour le compte de l'Angleterre huit fois plus de lettres que l'Angleterre n'en transporte pour le compte de la France, d'où il suit naturellement que la réduction des droits de transit respectifs, consentie par les deux parties contractantes, se trouve être proportionnellement plus considérable pour le public anglais que pour nos nationaux. La seconde cause tient à ce que la réduction de la taxe territoriale anglaise porte à la fois et sur les lettres internationales échangées entre les deux pays, et sur les lettres étrangères passant par la France.

1843 Au reste, l'avantage que semblent avoir ici les regnicoles anglais sur les nôtres, et qui tient à des situations différentes, tournera, en définitive, au profit du trésor français; car on ne saurait douter que l'abaissement, dans le Royaume-Uni, de la taxe des lettres étrangères transportées par notre office pour le compte des postes britanniques, abaissement qui résulte de la double diminution que je viens d'expliquer, n'ait pour effet d'accroître le nombre de ces lettres, et d'augmenter, par conséquent, le revenu que notre office retire de leur transit.

Je crois, M. le ministre, que l'aperçu que je viens de présenter des effets de la nouvelle convention sur le revenu des deux Etats ne serait pas complet, si je négligeais d'y rattacher les sacrifices communs dont le public a commencé à profiter à dater de l'époque où, de part et d'autre, on est entré dans la voie d'une sage réforme des tarifs internationaux.

Le tableau ci-après offre le compte, aussi exact qu'il était possible de le dresser, des dégrèvemens qui auront été, dans l'espace de sept années, accordés au commerce français et anglais, sur la taxe des lettres échangées entre les deux pays.

EPOQUE où les dégrèvemens ont été accordés.	DEGREVEMENS ACCORDES en France.	
	en France.	en Angleterre
	fr.	fr.
Convention du 30 mars 1836	225,000	450,000
Bill de réforme des taxes, en 1840 . . .	»	600,000
Convention de ce jour	973,000	1,027,000
Totaux	1,198,000	2,077,000
Excédant de perte pour l'Angleterre .	879,009	

Ce tableau fait d'autant mieux voir toute la distance que l'Angleterre avait à franchir, en 1836, pour abaisser les tarifs étrangers du post-office au niveau des tarifs des postes du continent, que le sacrifice auquel son gouvernement vient de souscrire ne lui fera pas encore atteindre, à certains égards, l'extrême limite de nos taxes modérées.

Nous avons dû, en effet, renoncer, non sans regret, à l'espoir d'obtenir du Gouvernement britannique

l'abolition immédiate des taxes différentielles qui grè- 1843
vent les lettres de l'Inde passant par la France, d'un port territorial trois ou quatre fois plus élevé que celui dont elles sont frappées lorsque les envoyeurs les font diriger par la voie de Falmouth. Le post-office a reconnu que le nivellement de ces deux taxes aurait pour résultat de diminuer son revenu d'environ 900,000 francs, perte que l'état présent des finances de l'Angleterre ne permettait pas de supporter.

C'est peut-être la seule imperfection que l'on aperçoive dans la nouvelle convention postale, et encore touche-t-elle moins aux intérêts français qu'aux intérêts du commerce britannique, sur qui cette taxe différentielle exerce une sorte de contrainte, en obligeant, pour ainsi dire, le public à diriger la plus grande partie de sa correspondance de l'Inde par la voie de Falmouth, qui allonge de quatre jours au moins la durée du trajet entre l'Angleterre et l'Egypte. *)

Quoi qu'il en soit de ce défaut, que le temps, au surplus, pourra faire aisément disparaître, vous vous plairez, sans doute, à reconnaître, M. le ministre, que, par cela même que les finances de la Grande-Bretagne éprouvent en ce moment des embarras auxquels le réforme postale de 1840 n'est pas tout à fait étrangère, il faut savoir quelque gré aux négociateurs anglais d'avoir embrassé avec chaleur la cause du commerce et des intérêts bien entendus des deux pays, et fait admettre, dans de telles circonstances, le principe de la diminution des taxes internationales que consacre la convention, au milieu des préoccupations contraires que les mécomptes de la réforme du tarif anglais ont fait naître et entretiennent encore dans bien des esprits.

S'il est un point, en effet, auquel une certaine diminution des tarifs de la taxe des lettres exerce peu d'influence sur la circulation des correspondances, il faut cependante reconnaître que, lorsqu'une diminution de ce genre est pratiquée avec sagesse et mesure, elle finit par rendre au trésor les sommes qu'il avait prudemment abandonnées. Nous en avons déjà fait l'expérience. La convention du 30 mars 1836, qui n'ac-

---

*) En 1842, l'Angleterre a envoyé dans l'Inde, ou en a reçu 600,000 lettres, dont 454,000 ont passé par Falmouth, et 146,000 par la France.

1843 cordait au public qu'une réduction de 25 p. % au plus sur la taxe des lettres internationales échangées entre la France et l'Angleterre, en a fait élever le nombre annuel de 700 mille à plus de 1 million. Que ne peut-on pas dès lors attendre de la présente convention, qui va réduire de nouveau ces taxes, savoir: de 58 p. % du côté de l'Angleterre, et de 56 p. % du côté de la France?

Cette question, M. le ministre, m'a paru être assez intéressante pour que je me livrasse aux recherches qui doivent conduire à sa solution. Je terminerai ce rapport par l'exposé de la méthode dont je me suis servi pour l'obtenir. Votre excellence pourra mieux juger de la certitude des résultats.

J'ai interrogé les comptes de l'administration des postes de France, où se trouve constaté, avec une minutieuse exactitude, le mouvement des correspondances échangées entre elle et quelquesuns des pays voisins. J'ai opposé le résultat de ce mouvement, pour chaque pays, à sa population, et j'en ai conclu la proportion des lettres échangées pour un nombre donné d'habitans; ensuite, j'ai demandé à cette proportion quel devrait être le mouvement des correspondances entre la France et le Royaume-Uni, en raison de la population de ce dernier Etat, dans des conditions de tarifs identiques à ceux en usage dans les pays qui me servaient de terme de comparaison. La réponse a été que cet échange serait, suivant la proportion que m'avait fournie la Suisse, environ dix fois plus considérable qu'il ne l'est effectivement sous l'influence des tarifs actuels de la France et de l'Angleterre.

Mais j'ai pensé qu'à la vue de ce résultat, on pourrait peut-être contester mon point de départ (savoir la population), par des considérations tirées du défaut d'analogie qu'on voudrait établir entre les relations de la France avec les Etats que j'oppose à l'Angleterre, et celles que l'Angleterre entretient, avec la France.

Pour apprécier le mérite de cette objection, je me suis placé, non plus au point de vue de la population, mais à celui du commerce que ces différens Etats font avec la France, et dont j'ai puisé les élémens dans les tableaux publiés l'année dernière par l'administration des douanes. Ici, ce n'est plus la Suisse, mais la Belgique qui m'a fourni le terme de comparaison à oppo-

ser au mouvement actuel des correspondances entre la 1843
France et l'Angleterre. Or, la proportion qu'elle donne comme étant le rapport du nombre des lettres échangées entre elle et la France, comparativement à son commerce avec nous, est, en opposant ce rapport à celui qu'offre l'Angleterre, comme 64 est à 30: la conclusion que j'en tire est que, si l'on veut faire abstraction de la population du Royaume-Uni, qui est sept fois plus forte que celle de la Belgique, pour ne s'attacher qu'à son commerce avec la France, on trouvera que l'échange des correspondances entre les deux pays, qui n'est en ce moment que de 1,029,000 lettres par an, devrait s'élever à 2,200,000.

Ce résultat, bien inférieur, sans doute, au précédent, mais qu'il me paraît impossible de contester, à cause de sa modération même, produirait, pour l'Angleterre comme pour la France, une augmentation de recette de près de 600,000 francs, portant seulement sur l'échange des correspondances internationales.

J'ai cru devoir retracer, dans un tableau qui est annexé à ce rapport, les opérations et les faits d'où *j'ai tiré* la double conclusion que je soumets en terminant aux lumières de votre excellence. L'avenir et l'expérience que va nous fournir la nouvelle convention postale, feront connaître auquel des deux systèmes on doit s'attacher dans ces sortes d'appréciations, dont je ne crois pas m'être exagéré l'importance.

J'ai l'honneur d'être, etc.

Signé: Dubost.

Articles convenus, le 1er Mai 1843, entre l'office des postes de France et l'office des postes de la Grande-Bretagne, pour l'exécution de la convention du 3 Avril 1843.

En exécution de l'Art. 87 de la convention du 3 Avril 1843, entre la France et la Grande-Bretagne, qui confie aux offices des postes des deux pays le soin de régler, aussitôt après l'échange des ratifications de ladite convention, la forme à donner aux comptes de la transmission des correspondances, et toutes autres mesures de détail et d'ordre qui devront être arrêtées de concert pour procurer l'exécution, à partir du 1er juin prochain, des stipulations contenues dans cette convention;

1843 Les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs offices respectifs, sont convenus des articles suivans:

Chapitre Ier. — *Relations entre les bureaux d'échange respectifs.*

Art. 1er. Les relations entre les bureaux d'échange français et britanniques, tant sur le canal de la Manche que sur la Méditerranée, seront établies de la manière suivante, savoir:

Sur le canal de la Manche.

1° Le bureau de Paris correspondra avec ceux de Londres et Douvres;

2° Le bureau de Calais correspondra avec ceux de Londres et Douvres;

3° Le bureau de Boulogne correspondra avec ceux de Londres et Douvres;

4° Le bureau de Dieppe correspondra avec celui de Brighton;

5° Le bureau du Havre correspondra avec ceux de Londres, Southampton et Brighton;

6° Le bureau de Cherbourg correspondra avec ceux des îles de Jersey et Guernesey;

7° Le bureau de Granville correspondra avec ceux des îles de Jersey et Guernesey;

8° Le bureau de Saint-Malo correspondra avec ceux des îles de Jersey et Guernesey.

Sur la Méditerranée.

1° Le bureau de Paris correspondra avec le bureau britannique de Malte; il fera, en outre, des dépêches pour les bureaux britanniques d'Alexandrie et Gibraltar, mais sans réciprocité;

2° Le bureau de Marseille correspondra avec les bureaux britanniques d'Alexandrie, Gibraltar et Malte;

3° Le bureau français établi à Alexandrie correspondra avec le bureau britannique établi dans la même ville, et avec celui de Malte;

4° Le bureau français établi à Smyrne correspondra avec le bureau britannique de Malte;

5° Le bureau français établi aux Dardanelles correspondra avec le bureau britannique de Malte;

6° Le bureau français établi à Constantinople correspondra avec le bureau britannique de Malte.

§ Ier. — *Canal de la Manche.* 1843

2. Les dépêches du bureau de Paris pour celui de Londres comprendront toutes les correspondances originaires des départemens français et des pays désignés dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 1er, pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et pays d'outre-mer, à l'exception des villes d'Angleterre portées dans le tableau n° 2.

3. Réciproquement, les dépêches du bureau de Londres pour le bureau de Paris comprendront toutes les correspondances originaires du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, des colonies et pays d'outre-mer, à l'exception des villes d'Angleterre désignées dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 2, pour les départemens français et les pays portés dans le tableau n° 1er.

4. Les dépêches du bureau de Paris pour le bureau de Douvres comprendront toutes les correspondances originaires des départemens français et des pays désignés dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 1er, pour les villes de l'Angleterre portées dans le tableau n° 2.

5. Réciproquement, les dépêches du bureau de Douvres pour le bureau de Paris comprendront toutes les correspondances originaires des villes de l'Angleterre désignées dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 2 pour les départemens français et les pays portés dans le tableau n° 1er.

6. Les dépêches ordinaires du bureau de Calais pour celui de Londres comprendront toutes les correspondances originaires des départemens français et des pays désignés dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 3, pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et pays d'outre-mer, à l'exception des villes de l'Angleterre postées dans le tableau n° 2.

7. Réciproquement, les dépêches ordinaires du bureau de Londres pour celui de Calais comprendront toutes les correspondances originaires du Royaume-Uni de la Graude-Bretagne et d'Irlande, des colonies et pays d'outre-mer, à l'exception des villes de l'Angleterre désignées dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 2, pour les départemens français et les pays indiqués au tableau n° 3.

1843 8. Les dépêches ordinaires du bureau de Calais pour le bureau de Douvres comprendront toutes les correspondances originaires des départemens français et des pays désignés dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 3, pour les villes de l'Angleterre portées dans le tableau n° 2.

9. Réciproquement, les dépêches ordinaires du bureau de Douvres pour le bureau du Calais comprendront toutes les correspondances originaires des villes de l'Angleterre désignées dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 2, pour les départemens français et les pays portés dans le tableau n° 3.

10. Les dépêches ordinaires du bureau de Boulogne pour le bureau de Londres comprendront toutes les correspondances de la ville de Boulogne et de son arrondissement postal pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et pays d'outre-mer, à l'exception des villes de l'Angleterre désignées dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 2.

11. Réciproquement, les dépêches ordinaires du bureau de Londres pour le bureau de Boulogne comprendront toutes les correspondances originaires du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, des colonies et des pays d'outre-mer, à l'exception des villes de l'Angleterre désignées dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 2, pour la ville de Boulogne et son arrondissement postal.

12. Les dépêches ordinaires du bureau de Boulogne pour le bureau de Douvres comprendront toutes les correspondances de la ville de Boulogne et de son arrondissement postal pour les villes de l'Angleterre désignées dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 2.

13. Réciproquement, les dépêches ordinaires du bureau de Douvres pour le bureau de Boulogne comprendront toutes les correspondances originaires des villes d'Angleterre désignées dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 2, pour la ville de Boulogne et son arrondissement postal.

14. Les dépêches supplémentaires que pourront s'expédier réciproquement, en vertu de l'article 13 de la convention du 3 avril, les bureaux d'échange français de Calais et Boulogne, d'une part, et les bureaux britanniques de Londres et Douvres, de l'autre, par les paque-

bots à vapeur des entreprises particulières, ne compren- 1843
dront que les correspondances que les envoyeurs voudront expressément diriger par cette voie; et, dans ce cas, leur intention devra être exprimée sur l'adresse en ces termes: *Paquebots particuliers.*

15. Les dépêches du bureau de Dieppe pour le bureau de Brighton qui seront expédiées par les paquebots particuliers, pendant la saison favorable à la navigation, compendront toutes les correspondances originaires des villes de France désignées dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 4, pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et pays d'outre-mer.

16. Les dépêches du bureau du Havre pour le bureau de Londres, qui seront expédiées directement par la Tamise par les paquebots particuliers, pendant la saison favorable à la navigation, comprendront toutes les correspondances originaires des départemens français et des pays désignés dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 5, pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et pays d'outre-mer.

Les dépêches du bureau du Havre pour les bureaux de Southampton et Brigthon comprendront également toutes les correspondances originaires des départemens français et des pays désignés dans le tableau n° 5 précité, pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et pays d'outre-mer.

17. Hors de la saison favorable à la navigation, les dépêches qui seront expédiées par les bureaux de Dieppe et du Havre aux bureaux de Londres, Brighton et Southampton, par les paquebots particuliers, ne comprendront que les correspondances que les envoyeurs voudront expressément diriger sur l'Angleterre par cette voie; et, dans ce cas, leur intention devra être exprimée sur l'adresse en ces termes: *Paquebots particuliers.*

18. Les dépêches qui seront expédiées des bureaux de Londres, Brighton et Southampton à ceux de Dieppe et du Havre, par les paquebots à vapeur des entreprises particulières, ne comprendront, en toute saison, que les correspondances que les envoyeurs voudront expressément diriger sur la France par cette voie.

19. Les dépêches du bureau de Cherbourg pour les bureaux britanniques des îles de Jersey et Guerne-

1843 sey comprendront respectivement toutes les correspondances de la France qui parviendront à ce bureau pour les îles de Jersey, Guernesey et Alderney.

20. Réciproquement, les dépêches des bureaux britanniques de Jersey et Guernesey pour le bureau de Cherbourg comprendront respectivement toutes les correspondances originaires de Jersey, Guernesey et Alderney, et des pays d'outre-mer, apportées dans ces îles pour la France et les pays auxquels la France sert d'intermédiaire.

21. Les dépêches du bureau de Granville pour les bureaux britanniques des îles de Jersey et Guernesey comprendront respectivement toutes les correspondances de la France et des pays étrangers qui parviendront à ce bureau pour les îles de Jersey, Guernesey et Alderney.

22. Réciproquement, les dépêches des bureaux britanniques des îles de Jersey et Guernesey pour le bureau de Granville comprendront respectivement toutes les correspondances originaires des îles de Jersey, Guernesey et Alderney, et des pays d'outre-mer, apportées dans ces îles pour la France et les pays auxquels la France sert d'intermédiaire.

23. Les dépêches du bureau de Saint-Malo pour les bureaux britanniques des îles de Jersey et Guernesey comprendront respectivement toutes les correspondances de la France et des pays étrangers qui parviendront à ce bureau pour les îles de Jersey, Guernesey et Alderney.

24. Réciproquement, les dépêches des bureaux britanniques des îles de Jersey et Guernesey pour le bureau de Saint-Malo comprendront respectivement toutes les correspondances originaires des îles de Jersey, Guernesey et Alderney, et des pays d'outre-mer, apportées dans ces îles pour la France et les pays auxquels la France sert d'intermédiaire.

§. II. — *Méditerranée.*

25. Les dépêches du bureau de Paris pour les bureaux britanniques d'Alexandrie, Gibraltar et Malte, comprendront respectivement toutes les correspondances originaires des départemens français et des pays désignés dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 6, qui pourront être dirigées avec avantage

sur lesdits bureaux britanniques d'Alexandrie, Gibraltar et Malte. 1843

Les dépêches du bureau de Paris pour les bureaux britanniques d'Alexandrie et de Gibraltar seront expédiées en passe Malte.

26. Les dépêches du bureau de Marseille pour les bureaux britanniques d'Alexandrie, Gibraltar et Malte comprendront respectivement toutes les correspondances originaires des départemens français et des pays désignés dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le nº 7, qui pourront être dirigées avec avantage sur lesdits bureaux britanniques d'Alexandrie, Gibraltar et Malte.

Les dépêches du bureau de Marseille pour les bureaux britanniques d'Alexandrie et de Gibraltar seront expédiées en passe Malte.

27. Réciproquement, les dépêches des bureaux britanniques d'Alexandrie, Gibraltar et Malte pour le bureau de Marseille, comprendront respectivement toutes les correspondances déposées ou parvenues à ces bureaux et destinées non-seulement pour les départemens français et les pays désignés dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le nº 7, mais encore pour les départemens français et les pays désignés dans le tableau nº 6.

Les dépêches des bureaux britanniques d'Alexandrie et de Gibraltar pour le bureau de Marseille seront expédiés en passe Malte.

28. Les dépêches du bureau français d'Alexandrie pour le bureau britannique établi dans la même ville comprendront toutes les correspondances déposées ou parvenues à ce bureau, qui pourront être dirigées avec avantage sur ledit bureau britannique d'Alexandrie.

29. Réciproquement, les dépêches du bureau britannique d'Alexandrie pour le bureau français établi dans la même ville comprendront toutes les correspondances déposées ou parvenues à ce bureau, qui pourront être dirigées avec avantage sur ledit bureau français d'Alexandrie.

30. Les dépêches du bureau français établi à Alexandrie pour le bureau britannique de Malte, comprendront toutes les correspondances déposées ou parvenues à ce bureau pour Malte et Gibraltar.

31. Réciproquement, les dépêches du bureau bri-

1843 tannique de Malte pour le bureau français établi à Alexandrie comprendront toutes les correspondances de Malte, ou parvenues à ce bureau, qui pourront être dirigées avec avantage sur ledit bureau français d'Alexandrie.

32. Les dépêches du bureau français établi à Smyrne pour le bureau britannique de Malte, comprendront toutes les correspondances déposées à Smyrne ou parvenues à ce bureau, qui seront destinées pour Malte et Gibraltar.

33. Réciproquement, les dépêches du bureau britannique de Malte pour le bureau français établi à Smyrne, comprendront toutes les correspondances déposées ou parvenues à ce bureau, qui seront destinées pour Smyrne.

34. Les dépêches du bureau français établi aux Dardanelles pour le bureau britannique de Malte, comprendront toutes les correspondances déposées ou parvenues à ce bureau, qui seront destinées pour Malte et Gibraltar.

35. Réciproquement, les dépêches du bureau britannique de Malte pour le bureau français établi aux Dardanelles, comprendront toutes les correspondances déposées ou parvenues à ce bureau, qui seront destinées pour les Dardanelles.

36. Les dépêches du bureau français établi à Constantinople pour le bureau britannique de Malte, comprendront toutes les correspondances déposées ou parvenues à ce bureau, qui seront destinées pour Malte et Gibraltar.

37. Réciproquement, les dépêches du bureau britannique de Malte pour le bureau français établi à Constantinople, comprendront toutes les correspondances déposées ou parvenues à ce bureau, qui seront destinées pour Constantinople.

Chapitre II. — *Conditions particulières du transit de certaines correspondances.*

38. L'affranchissement des lettres destinées pour les colonies et pays d'outre-mer, dont le transport devra être effectué par le moyen des paquebots réguliers partant des ports du Royaume-Uni, est facultatif ou obligatoire.

Il est facultatif pour les colonies et possessions an-

glaises qui sont désignées dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 8. Il est obligatoire pour tous les pays et établissemens d'outre-mer desservis par lesdits paquebots, et qui sont désignés dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 9. 1843

L'affranchissement des lettres destinées pour les colonies et pays d'outre-mer, sans distinction de parages, que se livreront mutuellement les deux offices, pour être transportées par les bâtimens du commerce partant des ports de l'un ou de l'autre Etat, sera toujours obligatoire.

39. Lorsque les auteurs des lettres destinées pour les colonies et pays d'outre-mer, que se livreront mutuellement les deux offices pour être ultérieurement expédiées de leurs ports respectifs, voudront qu'elles soient transportées par les bâtimens du commerce partant de ces ports, l'intention devra en être exprimée sur l'adresse par ces mots: *Bâtimens du commerce*, ou *Private ships*.

A défaut de cette indication, les lettres pour les colonies et pays d'outre-mer, sans distinction de parages, livrées mutuellement par les deux offices, seront acheminées au moyen des paquebots réguliers entretenus ou frétés par leurs Gouvernemens respectifs à moins que l'affranchissement de ces lettres ne soit obligatoire; auquel cas elles seront rendues à l'office envoyeur, dans les formes prescrites par l'art. 83 de la convention du 3 avril.

40. L'office des postes britanniques pourra, aussi souvent qu'il le jugera convenable, expédier en dépêches closes, par la France, et au moyen des paquebots français du Levant, les correspondances originaires du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, des colonies et possessions anglaises, pour les parages de la Méditerranée où cet office entretient des bureaux de poste, et de ces parages pour le Royaume-Uni, les colonies et possessions anglaises.

Les comptes et pesées de ces correspondances seront soumis aux mêmes formalités que celles qui sont prescrites par l'art. 66 de la convention du 3 avril, pour la constatation des correspondances pour l'Inde ou venant de l'Inde, passant par la France.

Les dépêches closes ci-dessus mentionnées seront inscrites au dernier tableau des feuilles d'avis des bu-

1843 reaux d'échange britanniques adressées au bureau de Paris, lequel sera chargé de donner cours auxdites dépêches.

41. Le public du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, des colonies et possessions anglaises, aura la faculté d'envoyer par la France des lettres affranchies jusqu'à destination pour le grand-duché de Bade et le royaume de Bavière.

L'office britannique paiera à l'office des postes de France, pour le port desdites lettres, à raison de trente grammes, poids net, savoir:

1° Pour les lettres à destination du grand-duché de Bade, la somme de trois francs vingt centimes;

2° Pour les lettres à destination du royaume de Bavière, la somme de six francs.

42. Le public du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, des colonies et possessions anglaises, aura également la faculté d'envoyer des lettres affranchies jusqu'aux points de sortie des Etats sardes, pour les différens Etats de l'Italie méridionale qui sont désignés dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 10.

L'office des postes britanniques paiera à l'office des postes de France, pour le port desdites lettres, la somme de quatre francs trente centimes par trente grammes, poids net.

43. Par réciprocité, le public des Etats de l'Italie méridionale auxquels la Sardaigne sert d'intermédiaire pourra aussi envoyer par la France, affranchies jusqu'à destination, des lettres pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et possessions anglaises.

L'office des postes de France paiera à l'office des postes britanniques,

1° Pour le port de celles de ces lettres qui seront affranchies jusqu'à destination dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, un shilling par once britannique, poids net;

2° Et pour les colonies et possessions anglaises (mais seulement jusqu'au port de débarquement dans ces colonies et possessions), la somme de trois shillings et quatre pence, aussi par once britannique, poids net.

Toutefois il sera ajouté à la somme de trois shillings et quatre pence ci-dessus fixée, celle de huit pence pour port intérieur de celles des susdites lettres qui seront desti-

nées pour le Canada, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse, l'île du Prince-Edouard et Terre-Neuve; en tout, quatre shillings par once britannique, poids net. 1843

44. Les lettres originaires du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et des colonies et possessions anglaises, pour les Etats d'Allemagne desservis par les postes de S. A. le prince de la Tour et Taxis, qui sont désignés dans le tableau annexé aux présens articles, sous le n° 11, et pour les Etats du Nord auxquels lesdites postes servent d'intermédiaire, et qui sont indiqués dans le tableau n° 12, pourront être dirigées par la France, non affranchies ou affranchies jusqu'à destination, au choix des envoyeurs.

45. Par réciprocité, les lettres originaires des Etats d'Allemagne desservis par les postes de S. A. le prince de la Tour et Taxis, ou des Etats du Nord auxquels lesdites postes servent d'intermédiaire, destinées pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et possessions anglaises, pourront être dirigées par la France, non affranchies ou affranchies jusqu'à destination, au choix des envoyeurs.

46. L'office des postes britanniques paiera à l'office des postes de France, pour le port des lettres originaires de la Grande-Bretagne et d'Irlande, des colonies et possessions anglaises, qui seront affranchies jusqu'à destination, savoir:

1° Pour les lettres adressées dans les Etats desservis par les postes de S. A. le prince de la Tour et Taxis, et désignées dans le tableau n° 11, la somme de quatre francs par trente grammes, poids net;

2° Et pour les lettres adressées dans les Etats du Nord auxquels lesdites postes servent d'intermédiaire, et qui sont désignés dans le tableau n° 12, la somme de six francs par trente grammes, poids net.

47. L'office des postes de la Grande-Bretagne paiera également à l'office des postes de France, pour le port de lettres non affranchies originaires des Etats d'Allemagne et du Nord mentionnés dans l'article précédent, destinées pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et possessions anglaises, savoir;

1° Pour les lettres des Etats d'Allemagne desservis par les postes de S. A. le prince de la Tour et Taxis désignés dans le tableau n° 11, la somme de quatre francs par trente grammes, poids net;

1843 2° Et pour les lettres des Etats du Nord auxquels lesdites postes servent d'intermédiaire, et qui sont désignés dans le tableau n° 12, la somme de six francs par trente grammes, poids net.

48. L'office des postes de France paiera, de son côté, à l'office des postes de la Grande-Bretagne, pour le port des lettres venant des Etats d'Allemagne et des Etats du Nord mentionnés dans les deux articles précédens, qui seront affranchies jusqu'à destination, savoir:

1° Pour les lettres adressées dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, un shilling par once britannique, poids net;

2° Et pour les lettres adressées dans les colonies et possessions anglaises (mais affranchies seulement jusqu'au port de débarquement dans ces colonies et possessions), la somme de trois shillings et quatre pence, aussi par once britannique, poids net.

Toutefois il sera ajouté à la somme de trois shillings et quatre pence ci-dessus fixée celle de huit pence, pour port intérieur de celles des susdites lettres qui seront destinées pour le Canada, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse, l'île du Prince-Edouard et Terre-Neuve; en tout, quatre shillings par once britannique, poids net.

49. L'office des postes de France paiera également à l'office des postes de la Grande-Bretagne, pour le port des lettres non affranchies, à destination des Etats d'Allemagne et des Etats du Nord indiqués dans les tableaux n°s 11 et 12 précités, savoir:

1° Pour celles du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, un shilling par once britannique, poids net;

2° Et pour celles des colonies et possessions anglaises (mais seulement à partir du port d'embarquement dans ces colonies et possessions), la somme de trois shillings et quatre pence par once britannique, poids net.

Toutefois il sera ajouté à la somme de trois shillings et quatre pence ci-dessus fixée celle de huit pence pour port intérieur de celles des susdites lettres qui seront originaires du Canada, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, de l'île du Prince-Edouard et Terre-Neuve; en tout, quatre shillings par once britannique, poids net.

Chapitre III. — *Progression de la taxe des lettres en raison de leur poids.* 1843

50. La pr[illegible]sion de la taxe française en raison du poids, appl[illegible] aux lettres mentionnées dans les articles 32 et 3[illegible] la convention du 3 avril, est fixée ainsi qu'il suit, savoir :

1° Au-dessous de sept grammes et demi, une fois le port;

2° De sept grammes et demi à dix grammes exclusivement, une fois et demie le port;

3° De dix à quinze grammes exclusivement, deux fois le port;

4° De quinze à vingt grammes exclusivement, deux fois et demie le port;

Et ainsi de suite, en ajoutant, de cinq grammes en cinq grammes, la moitié du port en sus.

Toutefois il est entendu que l'office britannique percevra, de quart d'once en quart d'once, un port entier sur les lettres affranchies livrées à la France, comme sur lettres non affranchies reçues de la France, pour la portion du port représentant la taxe à rembourser à l'office français en vertu de la convention du 3 avril.

51. La progression de la taxe britannique en raison du poids, applicable aux lettres mentionnées dans l'article 33 de la convention précitée, est fixée ainsi qu'il suit, savoir :

1° Pour toute lettre dont le poids n'excède pas une demi-once, un port simple;

2° Au-dessus d'une demi-once, et n'excédant pas une once, deux ports;

3° Au-dessus d'une once, et n'excédant pas deux onces, quatre ports;

4° Au dessus de deux onces, et n'excédant pas trois onces, six ports;

5° Au-dessus de trois onces, et n'excédant pas quatre onces, huit ports;

Et ainsi de suite, en ajoutant deux ports pour chaque once ou fraction d'once au-dessus de l'once.

52. Lorsque la division du prix fixé par trente grammes en ports simples donnera, dans son application aux lettres non affranchies venant de France, ou aux lettres affranchies livrées à la France, et par suite de la conversion de la monnaie française en monnaie anglaise, une fraction du penny, le port qui sera perçu

1843 par l'office britannique pour cette fraction sera d'un penny entier, lorsque la fraction donnera un demi-penny ou plus; mais si cette fraction est inférieure au demi-penny, elle ne sera pas perçue.

Chapitre IV. — *Feuilles d'avis, accusés de réception, poids et timbres.*

53. Chacune des dépêches ordinaires ou supplémentaires expédiées entre les bureaux d'échange des offices respectifs sera accompagnée d'une feuille d'avis sur laquelle ces bureaux énonceront, avec les classifications établies par la convention du 3 avril, la nature et le poids des objets que la dépêche contiendra.

Le bureau auquel la dépêche aura été adressée en accusera réception au bureau envoyeur par le plus prochain courrier.

Les feuilles d'avis et accusés de réception à l'usage des bureaux d'échange respectifs seront conformes aux modèles paraphés qui sont joints aux présens articles.

54. Dans le cas où, aux jours fixés pour l'expédition des dépêches ordinaires ou supplémentaires, un des bureaux d'échange des offices respectifs n'aurait aucune lettre à adresser au bureau correspondant, ce bureau d'échange n'en devra pas moins former une dépêche, qui sera composée seulement d'une feuille d'avis négative.

Les bureaux d'échange autorisés à expédier aux bureaux correspondans des dépêches par voie supplémentaire feront la distinction entre les dépêches supplémentaires et les dépêches ordinaires, en écrivant en tête des feuilles d'avis qui accompagneront ces premières: *Dépêche supplémentaire.*

L'accusé de réception de cette dépêche contiendra la même mention.

55. Pour la transmission réciproque des lettres ordinaires ou chargées et échantillons de marchandises, les bureaux d'échange français feront uniformément usage de poids dont le gramme sera l'unité, et les bureaux d'échange du Royaume-Uni ou de ses possessions et établissemens feront uniformément usage de poids dont l'unité sera l'once britannique, avec ses divisions en demi-once et quart d'once.

Les lettres ordinaires ou chargées et échantillons de marchandises devront être pesés par les bureaux d'échange expéditeurs avant d'avoir été ficelés et envelop-

pés; de même que la vérification du poids de ces objets, énoncé sur les feuilles d'avis, ne devra avoir lieu, de la part des bureaux correspondans, qu'après que ces bureaux auront séparé lesdits objets des ficelles et enveloppes qui servaient à les contenir. 1843

56. Indépendamment du timbre d'origine et à date dont devront être frappés les lettres ordinaires ou chargées et échantillons de marchandises transmis réciproquement par les offices respectifs, ceux de ces objets qui auront été affranchies jusqu'à destination ou jusqu'à une limite quelconque, recevront, dans un endroit apparent de l'adresse, l'empreinte d'un timbre destiné à faire reconnaître, par les bureaux d'échange des deux offices, la limite de l'affranchissement de ces objets.

Les lettres ordinaires ou chargées et échantillons de marchandises, envoyés d'un pays dans l'autre affranchis jusqu'à destination, seront frappés d'un timbre portant les initiales P. D.

Les objets de même nature, livrés également de part et d'autre affranchis, et qui seront destinés pour les colonies et pays d'outre-mer, devront aussi être frappés du timbre P. D.

Ceux des objets sus-mentionnés qui, aux termes de la convention du 3 avril, doivent être livrés par l'office des postes britanniques à l'office des postes de France affranchis jusqu'à la limite du territoire de la Grande-Bretagne, seront frappés, dans les bureaux de poste du Royaume-Uni ou de ses possessions et établissemens, d'un timbre portant l'initiale P.

Les lettres ordinaires ou chargées et échantillons de marchandises qui, aux termes de la convention précitée, pourront être livrés à l'office français par ledit office britannique affranchis jusqu'à la frontière de sortie de France, seront frappés, dans les bureaux de poste du Royaume-Uni ou de ses possessions et établissemens, d'un timbre portant les initiales P. F.

Les lettres ordinaires ou chargées et échantillons de marchandises destinés pour les Etats de l'Italie méridionale, qui seront livrés par l'office britannique à l'office de France affranchis jusqu'aux différens points de sortie des Etats Sardes, seront frappés, dans les bureaux de poste du Royaume-Uni ou de ses possessions et établissemens, du timbre P. D.

57. Pour éviter, dans la transmission des lettres

1843 originaires des colonies et pays d'outre-mer livrées par l'office des postes britanniques à l'office des postes de France, de confondre les lettres provenant des possessions anglaises, et comptées à raison de quatre shillings par once, avec celles provenant des autres possessions anglaises ou pays d'outre-mer, dont le prix de livraison est fixé à raison de trois shillings et quatre pence, aussi par once, ces lettres seront frappées du côté de l'adresse, par l'office britannique, d'un timbre spécial indiquant, comme ci-dessous, l'article de la feuille d'avis dudit office sous lequel ces lettres doivent être respectivement comprises, savoir:

1° Amérique du Nord (Canada, Nouveau-Brunswick, etc. . . . . CANADA, etc.

2° Colonies et pays d'outre-mer. . COLONIES, etc.

Chapitre V. — *Lettres chargées.*

58. Les lettres chargées envoyées d'un pays dans l'autre, en vertu de l'article 26 de la convention du 3 avril, seront portées dans les feuilles d'avis des bureaux d'échange des offices respectifs pour leur poids réel; mais, afin de tenir compte du port auquel ces objets sont soumis d'après les règlemens réciproques de ces offices, le poids desdits objets sera doublé au crédit de l'office destinataire, dans les comptes mensuels destinés à résumer les faits de transmission réciproque des correspondances.

59. Les lettres chargées venant des pays étrangers seront réciproquement livrées par les deux offices de France et de la Grande-Bretagne, avec les précautions usitées pour les lettres chargées déposées dans les deux pays, mais sans augmentation de port.

60. Les lettres chargées seront inscrites nominativement au tableau pour ordre qui termine la feuille d'avis, avec les détails que ce tableau comporte.

Ces lettres seront réunies par un croisé de ficelle, et les bouts de cette ficelle seront attachés au bas de la feuille d'avis du bureau envoyeur, au moyen d'un cachet en cire fine.

61. Le port ou le prix des lettres tombées en rebut, pour quelque cause que ce soit, que les deux offices se renverront, en vertu de l'article 83 de la convention du 3 avril, ne sera admis à la décharge de l'office auquel ces lettres auront été originairement

transmises qu'autant que l'état de leurs cachets ne donnera pas lieu de supposer qu'elles ont pu être lues par les destinataires, et sauf les réserves faites par l'article 84 de ladite convention pour les lettres parvenues en transit, et qui ne pourraient pas être produites à l'office envoyeur. 1843

62. Les lettres injurieuses et les lettres dites *d'attrape*, dont les deux offices sont autorisés par leurs règlemens à rembourser le port aux destinataires, pourront être comprises et admises dans les rebuts renvoyés réciproquement, quand bien même ces lettres auraient été ouvertes.

63. Il sera dressé chaque mois, à la diligence de l'office des postes de France, des comptes particuliers résumant les faits de transmission des correspondances entre les bureaux d'échange respectifs. Ces comptes auront pour base et pour justification les accusés de réception des envois effectués de part et d'autre pendant la période mensuelle.

Les comptes particuliers seront immédiatement récapitulés dans un compte général destiné à présenter les résultats définitifs de la transmission des correspondances, tant à découvert qu'en dépêches closes, effectuée pendant le mois révolu.

Les comptes particuliers et généraux seront conformes aux modèles paraphés qui sont annexés aux présens articles.

64. Le solde des comptes mentionnés dans le précédent article sera établi en monnaie de France. Les sommes portées au crédit de l'office des postes de la Grande-Bretagne en monnaie britannique seront réduites en francs, sur le pied de dix centimes par penny, un franc vingt centimes par shilling et vingt-quatre francs par livre sterling.

Fait à Londres, en double original, le premier jour du mois de mai mil huit cent quarante-trois.

Signé: DUBOST, Chef du service des correspondances à l'administration des postes de France.

MABERLY, Secrétaire-général des postes de la Gr.-Bretagne.

(Suivent les Tableaux faisant suite aux articles d'exécution de la Convention postale du 3 avril 1843.)

TABLEAU No. 1. — PARIS.

Nomenclature des départemens français et des pays dont la correspondance pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et possessions anglaises (celles des parages de la Méditerranée exceptées), doit être dirigée par Paris et réciproquement.

Nos des départemens.	NOMS des départemens.	Nos des départemens.	NOMS des départemens.	Numéros d'ordre.	CORRESPONDANCE des pays dont la correspondance doit passer par Paris.
1	Ain.	43	Loiret.		
2	Aisne [1]).	44	Lot.		*Algérie.*
3	Allier.	45	Lot-et-Garonne.		
4	Alpes (Hautes-).	46	Lozère.	1	Alger.
5	Alpes (Basses).	47	Maine-et-Loire.	2	Blidah.
6	Ardèche.	48	Manche.	3	Bône.
7	Ardennes [2]).	49	Marne.	4	Bougie.
8	Ariége.	50	Marne (Haute-),	5	Cherchell.
9	Aube.	51	Mayenne.	6	Constantine.
10	Aude.	52	Meurthe.	7	Mascara.
11	Aveyron.	53	Meuse.	8	Mostaganem.
12	Bouches-du-Rhone	54	Morbihan.	9	Oran.
13	Calvados.	55	Moselle.	10	Philippeville.
14	Cantal.	56	Nièvre.	11	Sétif.
15	Charente.	58	Oise [3]).	12	Tlemcen.
16	Charente-Infére.	59	Orne.		
17	Cher.	60	Seine.		*Parages*
18	Corrèze.	62	Puy-de-Dôme.		*de la*
19	Corse.	63	Pyrénées(Hautes-).		*Méditerranée.*
20	Côte-d'Or.	64	Pyrénées (Basses).		
21	Côtes-du-Nord.	65	Pyrénées-Orienta-	1	Alexandrie.
22	Creuse.		les.	2	Constantinople.
23	Dordogne.	66	Rhin (Haut-).	3	Les Dardanelles
24	Doubs.	67	Rhin (Bas-).	4	Smyrne.
25	Drôme.	68	Rhône.		
26	Eure.	69	Saône (Haute-).		*Pays étrangers.*
27	Eure-et-Loir.	70	Saône-et-Loire.		
28	Finistère.	71	Sarthe.	1	Etats du conti-
29	Gard.	72	Seine-et-Oise.		nent [5]).
30	Garonne (Haute-).	73	Teine-et-Marne.	2	Colonies et pays
31	Gers.	74	Seine-Infére. [4]).		d'outre-mer.
32	Gironde.	75	Sèvres (Deux-).		
33	Hérault.	77	Tarn.		
34	Ille-et-Vilaine.	78	Var.		
35	Indre.	79	Vendée.		
36	Indre-et-Loire.	80	Vienne.		
37	Isère.	81	Vienne (Haute-).		
38	Jura.	82	Vosges.		
39	Landes.	83	Yonne.		
40	Loir-et-Cher.	84	Loire.		
41	Loire (Haute-).	85	Tarn-et-Garonne.		
42	Loire-Inférieure.	86	Vaucluse.		

[1]) *Voir le tableau n° 3 ci-après.* [2]) *Idem.* [3]) *Idem.* [4]) *Idem.*
[5]) *Exceptés ceux désignés dans le tableau n° 3 ci-après.*

TABLEAU No. 2. — DOUVRES.

Nomenclature des villes de l'Angleterre dont la correspondance pour la France et les pays qui empruntent son territoire doit être dirigée par Douvres et réciproquement.

No. d'ord.	Villes.	Comtés.	No. d'ord.	Villes.	Comtés.
1	Ashford.	Kent.	14	Maidstone.	Kent.
2	Biddenden.	Idem.	15	Margate.	Idem.
3	Canterbury.	Idem.	16	New-Romney.	Idem.
4	Chatham.	Idem.	17	Queenborough.	Idem.
5	Cranbrook.	Idem.	18	Ramsgate.	Idem.
6	Dartford.	Idem.	19	Rochester.	Idem.
7	Deal.	Idem	20	Rye.	Sussex.
8	Dovet (Douvres).	Idem.	21	Sandwich.	Kent.
9	Fevershan.	Idem.	22	Sheerness.	Idem.
10	Folkstone.	Idem.	23	Shooters-Hill.	Idem.
11	Gravesend.	Idem.	24	Sittingbourne.	Idem.
12	Hastings.	Sussex.	25	Saint-Léonards.	Sussex.
13	Hythe.	Kent.	26	Walmer.	Kent.

TABLEAU No. 3. — CALAIS.

Nomenclature des départemens français et des pays étrangers dont la correspondance pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et possessions anglaises (celles des parages de la Méditerranée exceptées), doit être dirigée par Calais et réciproquement.

Nos des départ.	Noms d. départem.	Numéros d'ordre.	Désignation des pays étrangers.
2	Aisne [1]).	2	Danemark.
7	Ardennes [2]).	2	Suède.
57	Nord.	3	Norwége.
58	Oise [3]).	4	Grand-duché de Mecklembourg-Schwerin.
61	Pas-de-Calais [4]).	5	Grand-duché de Mecklembourg-Strelitz.
74	Seine-Inférieure [5]).	6	Duché d'Oldenbourg.
76	Somme.	7	Hambourg. 8 Bremen. 9 Lubeck.

[1]) Exceptions devant passer par Paris:

Nos Villes.	Nos Villes.	Nos Villes.	Nos Villes.
1 Anizy-le-Château.	5 Charly.	6 Ferté-Milon (La).	13 Soissons
2 Beaurieux.	6 Chavignon.	10 Gandelu.	14 Vailly.
3 Braisnes.	7 Coucy-le-Château.	11 Neuilly-St-Front.	15 Vic-sur-Aisne.
4 Château-Thierry.	8 Fère-en-Tardenois	12 Oulchy.	16 Villers-Cotterets.

[2]) Exceptions devant passer par Paris:

Nos Villes.	Nos Villes.	Nos Villes.	Nos Villes.	Nos Villes.
1 Apremont.	4 Carignan.	6 Chaumont-Porcien.	8 Grand-Pré.	11 Rethel.
2 Attigny.	5 Château-Porcien.	7 Chêne (Le).	9 Launoy.	12 Tagnon.
3 Buzancy.			10 Mouzon.	13 Vouziers.

[3]) Exceptions devant passer par Paris:

Nos Villes.	Nos Villes.	Nos Villes.	Nos Villes.
1 Betz.	3 Crépy.	en-Serval (La.)	6 Pont-Sainte-Maxence
2 Chantil.	4 Chapelle-	5 Nanteuil-le-Haudouin.	7 Senlis.

[4]) Exception unique: Boulogne *(correspondance directe)*.

[5]) Villes de ce département devant passer par Calais *).

Nos Villes.	Nos Villes.	Nos Villes.	Nos Villes.
1 Aumale.	3 Eu.	5 Foucarmont.	7 Neufchâtel-en-Bray.
2 Blangy.	4 Forges.	6 Gaillefontaine.	

*) Les autres, par Paris.

TABLEAU No. 4. — DIEPPE.

Nomenclature des villes de France dont la correspondance pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et possessions anglaises (celles des parages de la Méditerranée exceptées), doit être dirigée par Dieppe et Brighton pendant la saison favorable à la navigation entre les deux ports [1]).

Nos d'ord.	VILLES.	Nos d'ord.	VILLES.	Nos d'ord.	VILLES.
1	Bacqueville.	12	Envermeu.	23	Maromme.
2	Barentin.	13	Fauville.	24	Montivilliers.
3	Bolbec.	14	Fécamp.	35	Ourville.
4	Cany.	15	Goderville.	26	Rouen.
5	Caudebec.	16	Grand-Couronne.	27	Saint-Romain.
6	Criquetot-Lesneval.	17	Harfleur.	28	Saint-Saens.
7	Darnetal.	18	Le Havre.	29	St-Valery-en-Caux
8	Dieppe.	19	Ingouville.	30	Tôtes.
9	Dondeville.	20	Lillebonne.	31	Valmont.
10	Duclair.	21	Longueville.	32	Yerville.
11	Elbeuf.	22	Malaunay.	33	Yvetot.

TABLEAU No. 5. — Le Havre.

Nomenclature des départemens français et des pays étrangers dont la correspondance pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et possessions anglaises (celles des parages de la Méditerranée exceptées), doit être dirigée par le Havre et Southampton pendant la saison favorable à la navigation entre ces deux ports [2]).

Numéros des départemens.	NOMS des départemens.	Numéros des départemens.	NOMS des départemens.	Numéros des départemens.	NOMS des départemens et des pays étrangers.
13	Calvados.	39	Landes.	74	Seine-Infére [1]).
15	Charente	42	Loire-Inférieure.	75	Sèvres (Deux).
16	Charente. Infére.	45	Lot-et-Garonne.	79	Vendée.
21	Côtes-du-Nord.	47	Maine-et-Loire.	80	Vienne.
23	Dordogne.	48	Manche.		
26	Eure.	51	Mayenne.		*Pays étrangers.*
28	Finistère.	54	Morbihan.		
31	Gers.	59	Orne.	1	Espagne.
32	Gironde.	63	Pyrénées (Hautes)	2	Portugal
34	Ille-et-Vilaine.	64	Pyrénées (Basses).	3	Colonies et contrées transatlantiques.
36	Indre-et-Loire.	71	Sarthe.		

1) Les directeurs des postes des bureaux désignés dans ce tableau seront avertis, au commencement de chaque saison, de l'époque à partir de laquelle ils devront diriger par cette voie la correspondance pour l'Angleterre et les pays d'outre-mer, et des jours de la semaine où les expéditions devront avoir lieu de leurs bureaux.

2) Les directeurs des postes seront avertis, au commencement de chaque saison, de l'époque à partir de laquelle ils devront diriger par cette voie la correspondance de leurs départemens pour l'Angleterre et les pays d'outre-mer, et des jours de la semaine où les expéditions devront avoir lieu.

3) Excepté les villes ci-dessus dont la correspondance devra toujours être dirigée par Calais.

Nos	VILLES.	Nos	VILLES.	Nos	VILLES.	Nos	VILLES.
1	Aumale.	3	Eu.	5	Foucarmont.	6	Neuchâtel-en-Bray.
2	Blangy.	4	Forges.	6	Guillefontaine.		

TABLEAU No. 6. — E DITERRANEE.

PARIS.

Nomenclature des départemens français et des pays étrangers dont la correspondance pour les bureaux britanniques des parages de la Méditerranée, et réciproquement, doit passer par Paris

NUMEROS des départemens.	NOMS des DEPARTEMENS.	NUMEROS des départemens.	NOMS DES DEPARTEMENS et des pays étrangers.	OBSERVATION.
2	Aisne.	75	Sèvres (Deux-).	
7	Ardennes.	76	Somme	
13	Calvados.	79	Vendée	
21	Côtes-du-Nord.	80	Vienne	
26	Eure.			
27	Eure-et-Loir.		*Pays étrangers.*	
28	Finistère.			
34	Ille-et-Vilaine.	1	Belgique.	
36	Indre-et-Loire.	2	Danemarck.	
40	Loir-et-Cher.	3	Grand-duché de Mecklembourg.	
42	Loire-Inférieure.			
47	Maine-et-Loire.	4	Duché d'Oldenbourg	
48	Manche.	5	Hanovre.	
49	Marne.	6	Norwége.	
51	Mayenne.	7	Pays-Bas.	
54	Morbihan.	8	Pologne.	
57	Nord.	9	Prusse.	
58	Oise.	10	Russie.	
59	Orne.	11	Suède.	
61	Pas-de-Calais.	12	Villes anséatiques de Hambourg	
71	Sarthe.	13	Villes anséatiques de Bremen.	
60	Seine.	14	Villes anséatiques de Lubeck.	
72	Seine-et-Oise.	15	Colonies et contrées transatlantiques.	
73	Seine-et-Marne.			
74	Seine-Inférieure.			

TABLEAU No. 7. — MEDITERRANEE.
(MARSEILLE.)

Nomenclature des départemens français et des pays étrangers dont la correspondance pour les bureaux britanniques des parages de la Méditerranée, et réciproquement, doit passer par Marseille.

NUMEROS des départemens.	NOMS des DEPARTEMENS.	NUMEROS des départemens.	NOMS des DEPARTEMENS.	NUMEROS D'ORDRE.	DESIGNATION DES PAYS dont la correspondance doit passer par Marseille.
1	Ain.	39	Landes.		*Algérie.*
3	Allier.	84	Loire.		
4	Alpes (Hautes-).	41	Loire (Haute-).	1	Alger.
5	Alpes (Basses-).	43	Loiret.	2	Blidah.
6	Ardèche.	44	Lot.	3	Bône.
8	Ariége.	45	Lot-et-Garonne.	4	Bougie.
9	Aube.	46	Lozère.	5	Cherchell.
10	Aude.	50	Marne (Haute-).	6	Constantine.
11	Aveyron.	52	Meurthe.	7	Mascara.
12	Bouches-du-Rhône.	53	Meuse.	8	Mostaganem.
		55	Moselle.	9	Oran.
14	Cantal.	56	Nièvre.	10	Philippeville.
15	Charente.	62	Puy-de-Dôme.	11	Sétif.
16	Charente-Inférieure.	63	Pyrénées (Hautes-).	12	Tlemcen.
17	Cher.	64	Pyrénées (Basses)		*Pays étrangers.*
18	Corrèze.	65	Pyrénées-Orientales.		
19	Corse.			1	Autriche.
20	Côte-d'Or.	66	Rhin (Haut-).	2	Bavière.
22	Creuse.	67	Rhin (Bas-).	3	Espagne.
23	Dordogne.	68	Rhône.	4	Grand-duché de Bade.
24	Doubs.	69	Saône (Haute-).		
25	Drôme.	70	Saône-et-Loire.	5	Etats sardes.
29	Gard.	77	Tarn.	6	Francfort.
30	Garonne (Haute).	78	Var.	7	Italie méridionale.
31	Gers.	81	Vienne (Haute-).		
32	Gironde.	82	Vosges.	8	Portugal.
33	Hérault.	83	Yonne.	9	Royaume Lombardo Vénetien.
35	Indre.	85	Tarn-et-Garonne		
37	Isère.	86	Vaucluse.	10	Saxe.
38	Jura.			11	Suisse.
				12	Wurtemberg.

TABLEAU No. 8. — COLONIES ET POSSESSIONS ANGLAISES.
(Affranchissement facultatif.)

Nomenclature des colonies et possessions anglaises desservies par des paquebots partant régulièrement des ports du Royaume-Uni, et à l'égard desquelles l'affranchissement des lettres est facultatif.

DESIGNATION des possessions anglaises desservis par des paquebots réguliers. (Affranchissement facultatif.)	DESIGNATION des ports de l'Angleterre d'où partent les paquebots réguliers.	EPOQUES des départs des ports de l'Angleterre.	OBSERVATIONS.
Indes occidentales,	Falmouth.	Les 1er et 15 de chaque mois 1) a).	1) Lorsque le 1er ou le 15 tombe un dimanche, les expéditions ont lieu le jour suivant. Cette remarque s'applique à toutes les expéditions des paquebots réguliers, avec cette exception que, lorsque le dernier jour du mois tombe un dimanche, la malle de la Méditerranée est expédiée de Londres le jour qui précède ce même dimanche..
Antigoa			
Bahama			
La Barbade . . .			
Berbice			
Demerari			
La Dominique . .			
Essequibo . . .			
La Grenade . . .			
La Jamaïque . . .			
Montserrat . . .			
Nevis			
Sainte-Lucie . . .			
Saint-Christophe .			
Saint-Vincent . .			
Tabago			
Tortola			
La Trinité . . .			
Le Canada, etc.	Liverpool.	Les 3 et 18 de chaque mois 2).	2) Excepté pendant les mois de décembre, janvier, février et mars, où les départs n'ont lieu que le 3 de chaque mois.
Bermudes			
Canada			
Nouveau-Brunswick.			
Nouvelle-Ecosse .			
IleduPrince-Edouard		Tous les samedis.	
Terre-Neuve . . .			
Méditerranée.	Falmouth.	Tous les quinze jours 3).	3) C'est-à-dire le dernier jour de chaque mois et le samedi le plus voisin du 15 de chaque mois, avant ou après le 15.
Gibraltar			
Malte			

a) Le départ du 16 a été remis au 16. (N. d. R.)

TABLEAU No. 9. — PAYS D'OUTRE-MER.

(Affranchissement obligatoire.)

Nomenclature des pays d'outre-mer desservis par des paquebots partant régulièrement des ports du Royaume-Uni, et à l'égard desquels pays l'affranchissement des lettres est obligatoire.

DESIGNATION. des pays d'outre-mer desservis par des paquebots réguliers. (Affranchissoment obligatoire.)	DESIGNATION. des ports de l'Angleterre d'où partent les paquebots réguliers.	EPOQUES des départs des ports de l'Angleterre.	OBSERVATIONS.
Iles Antilles. La Guadeloupe, La Havane, La Martinique, Porto-Rico, Sainte-Croix, Saint-Domingue, Saint-Martin, Saint-Thomas, Haïti	Falmouth.	Les 1er et 15 de chaque mois.	Voyez la remarque (1) du tableau nº 8 *a*).
Chagrès, La Guayra, Honduras, Maracaïbo, Le Mexique, Panama, Puerto-Cabello, Sainte-Marthe, Les côtes occidentales de l'Amérique du Sud.	Falmouth.	Le 1er de chaque mois.	Voyez la remarque (1) du tableau nº 8. *b*)
Le Brésil. Madère, Les Açores, Les îles Canaries, Le Brésil, Buénos-Ayres, Montevideo	Falmouth.	Le premier mardi de chaque mois.	
Iles Ioniennes	Falmouth.	Tous les quinze jours.	Voyez la remarque (3) du tableau nº 8.
Etats-Unis d'Amériq.	Liverpool.	Les 3 et 18 de chaque mois.	Voyez la remarque (2) du tableau nº 8.

a) Le départ du 15 a été remis au 16: le paquebot du 1er prend la correspondance pour la Havane, et celui du 16 pour Santiago de Cuba. (N.d.R.)

b) Il faut affranchir jusqu'à Chagrès et avoir un correspondant à Panama: toutefois le Gouvernement français se dispose à envoyer lui-même à Panama un agent pour surveiller l'expédition des correspondances françaises. (N.d.R.)

1843

TABLEAU No. 10.

Nomenclature des Etats de l'Italie méridionale dont la correspondance peut être dirigée par les Etats Sardes.

NUMEROS d'ordre.	DESIGNATION DES ETATS.	BUREAUX d'échange français sur lesquels doivent être dirigées les lettres des Etats désignés ci-contre.
1	Etats pontificaux	Paris.
2	Royaume des Deux-Siciles . .	
3	Grand duché de Toscane . . .	
4	Duché de Lucques	
5	— de Modène	
6	— de Parme et Plaisance .	

TABLEAU No. 11.

Nomenclature des Etats d'Allemagne directement desservis par les postes du prince de la Tour-et-Taxis.

NUMEROS d'ordre.	DESIGNATION DES ETATS.	BUREAUX d'échange français sur lesquels doivent être dirigées les lettres des Etats désignés ci-contre.
	Royaume.	
1	Wurtemberg	Paris.
	Principautés.	
2	Hesse-Hombourg	Paris.
3	Lippe-Detmold	
4	Reuss	
5	Schaumbourg-Lippe	
6	Schwarzbourg-Rudolstadt . . .	
7	Schwartzbourg-Sondershausen .	
	Grands duchés.	
8	Hesse-Darmstadt	Paris.
9	Hesse-Electorale	
10	Saxe-Weymar	
	Duchés.	
11	Nassau	Paris.
12	Saxe-Altenbourg	
13	Saxe-Cobourg-Gotha	
14	Saxe-Meiningen	
	Villes libres.	
15	Franckfort	Paris.
16	Hambourg	Calais.
17	Bremen	
18	Lubeck	

TABLEAU No. 12.

Nomenclature des Etats du Nord dont la correspondance peut être dirigée par les postes du prince de la Tour- et Taxis.

NUMEROS d'ordre.	DESIGNATION DES ETATS.	BUREAUX d'échange français sur lesquels doivent être dirigées les lettres des Etats désignés ci-contre.
	Royaumes.	
1	Danemarck.	Calais.
2	Hanovre.	Paris.
3	Saxe.	Paris.
4	Suède et Norwège.	Calais.
5	Grandduchés Mecklenbourg.	Calais.
	Duchés.	
6	Brunswick.	Paris.
7	Oldenbourg.	Calais.

Ordonnance royale donnée à Paris le 19 Mai 1843 pour l'exécution de la convention postale conclue et signée le 3 Avril 1843 entre la France et la Grande-Bretagne.

LOUIS-PHILIPPE, Roi des français, etc.

Vû, 1° la convention postale conclue et signée le 3 Avril 1843, entre la France et la Grande-Bretagne.

2° La loi du 14 floréal an X (4 mai 1802);

3° Les lois des 15 mars 1827, 14 décembre 1830 et 30 mai 1838;

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

Art. 1er. A dater du 1er juin prochain, les personnes qui voudront envoyer de France, de l'Algérie ou des pays où la France possède des établissemens de poste, des lettres ordinaires pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et les colonies ou possessions anglaises désignées dans le tableau annexé à la présente ordonnance sous le n° 1, auront le choix de laisser le port entier de ces lettres à la charge des destinataires ou d'en payer le port d'avance jusqu'au lieu de destination; le tout par réciprocité de la même faculté accordée aux regnicoles du Royaume-Uni de la

Grande-Bretagne et d'Irlande, et aux habitans des colonies et possessions anglaises susmentionnées, pour les lettres ordinaires adressées par eux en France, en Algérie ou dans les pays où la France possède des établissemens de poste. 1843

2. A partir également du 1er juin prochain, le public ne sera plus admis à faire affranchir jusqu'à la limite du territoire français les lettres mentionnées dans l'article précédent.

3. Le mode d'affranchissement libre ou facultatif, établi par l'article 1er de la présente ordonnance, en faveur des lettres ordinaires destinées pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et possessions anglaises où l'administration des postes de la Grande-Bretagne entretient des bureaux de poste, sera applicable aux lettres et paquets renfermant des échantillons de marchandises.

4. Les lettres et paquets renfermant des échantillons de marchandises, qui seront envoyés en Angleterre affranchis jusquà destination, et réciproquement, les objets *de même* nature qui seront livrés non affranchis à la France par l'office des postes britanniques, jouiront des modérations de port accordées par l'art. 7 de la loi du 15 mars 1827, mais seulement en ce qui concerne la taxe due pour le parcours desdits objets sur l'étendue de l'exploitation de l'office des postes de France.

5. Le public de France, de l'Algérie et des pays où la France entretient des bureaux de poste, pourra envoyer des lettres dites *chargées* à destination du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et des colonies ou possessions anglaises qui sont désignées dans le tableau annexé à la présente ordonnance sous le n° 1. Le port de ces lettres devra être acquitté d'avance et jusqu'à destination.

6. Lorsque les auteurs des lettres destinées, soit pour les colonies et possessions anglaises, soit pour tous autres pays d'outre-mer, voudront qu'elles soient transportées par les bâtimens du commerce partant des ports du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne, l'intention devra en être exprimée sur l'adresse en ces termes: *Voie d'Angleterre; bâtimens du commerce.* Le port de ces lettres devra être acquitté d'avance et jusqu'à destination.

A défaut d'affranchissement et de l'indication *bâti-*

1843 *mens du commerce*, et d'après la seule mention de la voie d'Angleterre exprimée sur l'adresse desdits lettres, elles seront acheminées au moyen des paquebots réguliers entretenus ou frétés par le Gouvernement du Royaume-Uni, à moins qu'elles ne soient destinées pour les pays compris dans le tableau annexé à la présente ordonnance sous le n° 2, et à l'égard desquels l'affranchissement est obligatoire; auquel cas, ces lettres ne pourront pas être expédiées sur leur destination et seront traitées comme rebut.

7. Toute lettre destinée pour les pays d'outre-mer, sans distinction de parages, que l'auteur voudra faire transporter soit par des bâtimens du commerce, soit par les paquebots reguliers partant des ports du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne, devra porter sur l'adresse les mots: *Voie d'Angleterre.*

8. Les lettres originaires de France, de l'Algérie et des pays où la France entretient des bureaux de poste, qui seront livrées à l'office des postes britanniques affranchies jusqu'à telle limite et pour quelque destination que ce soit, ne supporteront, à partir du 1er juin prochain, et à raison de leur parcours dans l'étendue de l'exploitation de l'office des postes de France, d'autres taxes que celles qui sont fixées par la loi du 15 mars 1827 et par les ordonnances royales des 26 juin 1836 et 30 mai 1838.

Ces taxes seront réglées d'après la distance en ligne droite existant entre le lieu où la lettre aura été déposée et le point de sortie de France. Toutefois, les lettres de Paris, ou passant par Paris, qui devront sortir de France par Calais, ne supporteront que la taxe voulue par le tarif de Boulogne.

Les mêmes taxes seront respectivement appliquées, dans les mêmes circonstances et en sens inverse, aux lettres non affranchies destinées pour la France, l'Algérie et les pays où la France entretient des bureaux de poste, qui seront originaires du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et à celles, aussi non affranchies, provenant des colonies et possessions anglaises ou d'autres pays d'outre-mer, qui seront transmises par l'office britannique.

Lorsqu'il y aura lieu d'ajouter aux taxes françaises le port revenant à l'office des postes du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, ce port sera perçu

sur les envoyeurs ou sur les destinataires, d'après les tarifs en usage dans le Royaume-Uni. 1843

9. Le public de France, de l'Algérie et des pays où la France entretient des bureaux de poste, pourra envoyer dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande des bulletins de bourse, prix-courans de marchandises, et autres imprimés jouissant dans le Royaume-Uni d'une modération de ports, en se conformant aux dispositions ci-après:

1° Ces imprimés devront être expédiés sous bandes et ne pourront contenir aucune écriture, chiffre ou signe quelconque à la main;

2° Les bulletins de bourse et prix-courans se borneront à indiquer le nom des marchandises et les prix, sans faire mention du nom et de la demeure des vendeurs;

3° Ces divers imprimés devront être affranchis jusqu'à la frontière du territoire français.

Le port de ces imprimés sera perçu conformément à la loi du 15 mars 1827 et à l'ordonnance royale du 30 mai 1838.

Les mêmes objets originaires du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne qui seront destinés pour la France, l'Algérie et les pays où la France entretient des bureaux de poste, supporteront les taxes fixées par les lois et ordonnances ci-dessus mentionnées, et ces taxes seront acquittées par les destinataires.

10. Les journaux publiés en France ou dans l'Algérie, qui seront adressés à des personnes résidant dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, ou dans les îles du Canal de la Manche, devront être affranchis jusqu'à la frontière du territoire français, et le port en sera perçu sur les envoyeurs, conformément aux lois du 15 mars 1827 et du 14 décembre 1830.

Réciproquement, les journaux publiés dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, ou dans les îles du Canal de la Manche, qui seront adressés à des personnes résidant en France ou dans l'Algérie, devant être affranchis jusqu'à la frontière du territoire de l'office britannique, seront passibles de la taxe voulue par les lois ci-dessus mentionnées, laquelle sera acquittée par les destinataires.

11. Les journaux publiés en France (ceux de Marseille) destinés pour les bureaux britanniques d'Alexandrie et Malte, et, réciproquement, les journaux publiés

1843 ou parvenus à Alexandrie et à Malte, et destinés pour la France (excepté ceux pour Marseille), supporteront, outre la taxe territoriale voulue par les lois des 15 mars 1827 et 14 décembre 1830, une taxe de voie de mer, qui est fixée à cinq centimes par journal, lorsque ces journaux seront transportés par les paquebots français de la Méditerranée.

Lorsque les mêmes journaux, ainsi que ceux adressés à Gibraltar, aux îles Ioniennes ou dans les Indes orientales, ou venant de Gibraltar, des îles Ioniennes ou des Indes orientales, seront transportés par les paquebots de l'office britannique, la taxe de voie de mer à ajouter à la taxe voulue par les lois des 15 mars 1827 et 14 décembre 1830 précitées sera de dix centimes par journal.

12. Les journaux déposés, soit au bureau de Marseille, soit dans les bureaux de l'Algérie ou des autres parages de la Méditerranée où la France possède des établissemens de poste, qui seront destinés pour Malte, Gibraltar, les îles Ioniennes et les Indes orientales, et réciproquement, ne supporteront que les taxes de voie de mer fixées par l'article précédent, savoir: cinq centimes par journal, pour les journaux transportés par les paquebots francais de la Méditerranée, et dix centimes aussi par journal, pour les journaux transportés par les paquebots de l'office des postes britanniques.

13. Les journaux publiés en France ou en Algérie, et destinés pour les pays d'outre-mer, sans distinction de parages, et, réciproquement, les journaux originaires des mêmes pays d'outre-mer qui seront adressés en France ou en Algérie, supporteront, en sus de la taxe voulue par les lois des 15 mars 1827 et 14 décembre 1830, une taxe de voie de mer de dix centimes par journal, lorsque ces journaux seront transportés, soit par des bâtimens du commerce, soit par des paquebots réguliers partant des ports du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne ou qui aborderont dans ces ports.

La taxe ci-dessus fixée sera augmentée, dans les mêmes cas, du port de voie de mer établi par l'article précédent, pour les journaux originaires des parages de la Méditerranée où la France entretient des bureaux de poste, qui seront adressés dans les contrées transatlantiques et pour les journaux provenant des contrées

transatlantiques, qui seront adressés dans les parages 1843
de la Méditerranée.

14. Les ouvrages périodiques non quotidiens paraissant, en France et dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, sous forme de brochures, pourront être envoyés d'un pays dans l'autre par la voie des deux offices, aux conditions ci-après exprimées, savoir :

1° Le port de ces ouvrages devra être payé d'avance, et il ne pourra être acquitté que jusqu'à la limite du territoire des Etats respectifs;

2° Ils devront être expédiés sous bandes, ou renfermés dans des enveloppes ouvertes sur les côtés, de manière à pouvoir être facilement vérifiés;

3° Enfin ils devront être imprimés dans la langue du pays où ils auront été publiés.

Le port à percevoir en France, tant sur les ouvrages ci-dessus désignés qui seront adressés de France dans le Royaume-Uni, que sur ceux qui seront envoyés du Royaume-Uni en France, sera celui qui est fixé par les lois des 15 mars 1827 et 14 décembre 1830.

15. Les journaux et ouvrages périodiques désignés dans les articles précédens ne seront admis qu'autant qu'il aura été satisfait, à leur égard, aux lois, arrêtés et règlemens qui fixent les conditions de leur publication et de leur circulation dans les deux pays.

16. Il ne sera admis, à destination du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne ou de ses colonies et possessions, aucune lettre, même chargée, qui contiendrait soit de l'or ou de l'argent monnayé, soit des bijoux et effets précieux, ou tout autre objet passible des droits de douanes.

17. L'ordonnance royale du 26 juin 1836, concernant la taxe des lettres et journaux échangés entre la France et la Grande-Bretagne, est et demeure abrogée.

18. Notre ministre, etc.

Signé: LOUIS-PHILIPPE.

Et plus bas: LAPLAGNE.

1843

25.

Conventions postales entre l'Autriche et le royaume de Würtemberg. Publiées à Francfort a/M. le 23 Avril et le 15 Septembre 1843.

(Regierungsblatt für das Königr. Würtemberg. Jahrg. 1843. v. 1. Mai Nro 20. und v. 26. September Nro 46.).

Bekanntmachung der Thurn- und Taxischen Generaldirection der Königlich Würtembergischen Posten die Aufhebung des Frankirungszwangs bei der Correspondenz nach und aus den Kaiserlich- Königlich Oesterreichischen Staaten betreffend.

In Folge eines mit der Kaiserlich- Königlich Oesterreichischen Oberpostbehörde abgeschlossenen Uebereinkommens wird der bisherige Frankirungszwang bei der Correspondenz nach und aus den Kaiserlich- Königlich Oesterreichischen Staaten aufgehoben und vom 1. Mai d. J. an für die gesammte Correspondenz zwischen dem Königreiche Würtemberg und allen Staaten der Kaiserlich- Königlich Oesterreichischen Monarchie mit Einfluss des Lombardisch - Venezianischen Königreichs, sodann dem Fürstenthume Liechtenstein und der freien Stadt Krakau, völlige Frankirungsfreiheit eintreten, so dass die Briefe von dem Aufgabsorte des einen Staates bis zum Bestimmungsorte des andern Staates entweder ganz unfrankirt oder ganz frankirt abgesendet werden können.

Zugleich ist für die wechselseitige Correspondenz zwischen den Königlich Würtembergischen und Kaiserlich - Königlich Oesterreichischen Staaten eine gemeinschaftliche Portotaxe in zwei Abstufungen und zwar ohne Rücksicht auf die Landesgrenze in gerader Linie für Entfernungen bis 10 Meilen auf 6 Kr. Conventionsmünze oder 7 Kr. Rheinische Währung, und für alle Entfernungen über 10 Meilen auf 12 Kr. Conventionsmünze oder 15 Kr. Rhein, Währung festgestellt worden, nebst welcher für den Durchgang durch zwischenliegendes fremdes Postgebiet noch das ausländische Transitporto erhoben wird.

Für Zeitungen und Journale, Brochuren, gedruckte Preiscourante, Musikalien und Cataloge, welche unter Kreuzband so geschlossen zur Aufgabe gebracht werden, dass die Beschränkung dieses Inhalts sichtbar bleibt, ist von dem gemeinschaftlichen Porto nur der dritte Theil, in keinem Falle aber weniger als die halbe Taxe für den einfachen Brief zu entrichten. Es darf jedoch dergleichen Kreuzbandsendungen nichts Geschriebenes beiliegen. 1843

Für Waarenmuster, welchen Briefe bemerkbar beigeschlossen werden, ist von dem gemeinschaftlichen Porto ebenfalls nur der dritte Theil, in keinem Falle aber weniger als die Taxe für den einfachen Brief, zu entrichten. Es darf jedoch solchen Sendungen kein schwererer als ein einfacher Brief beigeschlossen werden.

Für beiderlei Sendungen ist das Porto bei der Aufgabe zu entrichten, wenn sie der vorstehenden Moderation theilhaftig werden sollen.

Für die durch Oesterreich transitirende Correspondenz nach und aus den südrussischen Provinzen, dem Königreiche Polen, der Moldau, Wallachei, Servien, Griechenland, den europäisch- und asiatisch- türkischen Provinzen, den Inseln des mittelländischen Meeres, den sämmtlichen nicht österreichich- italiänischen Landen und den Barbaresken-Staaten bleibt zwar der bisherige Frankirungszwang noch fortbestehen, und müssen daher die Briefe nach diesen Staaten noch ferner bei der Aufgabe bis zur Oesterreichischen Grenze frankirt, Briefe nach Polen und Südrussland können aber auch durch Oesterreich bis an die polnische, resp. russische Grenze frankirt werden und es ist für diese Correspondenz das Porto ebenfalls nach dem dermaligen Oesterreichischen internen Briefporto-Tarife ermässigt worden.

Die Briefaufgaben von Privatpersonen an I. I. Majestäten und die Mitglieder des allerdurchlauchtigsten österreichischen Kaiserhauses, so wie an Kaiserlich-Königlich österreichische Behörden und Stellen müssen bei der Aufgabe frankirt werden.

Frankfurt a. M., den 23. April 1843.

Frhr. v. Dörnberg.

1843 *Weitere Bekanntmachung über diesen Gegenstand, vom 15. September 1843.*

Mit Bezugnahme auf die Bekanntmachung v. 23. April d. J. werden noch folgende, in Hinsicht auf portofreie Sendungen nach und aus Oesterreich zu beachtende Bestimmungen zur öffentlichen Kenntniss gebracht:

1) Die Correspondenz zwischen den Behörden, Stellen und öffentlichen Landesanstalten im Königreiche Würtemberg und in den K. K. österreichischen Staaten in Regierungs- und Officialsachen, so wie die amtlichen Aufgaben derselben an Privatpersonen werden von der Postanstalt, wo die Aufgabe Stattfindet, portofrei belassen, in so fern das aufgehende Amt in dem Staate, wo die Aufgabe geschieht, von der Portoentrichtung befreit ist.

Diese Aufgaben müssen nach Massgabe der bestehenden landesherrlichen Vorschriften durch Canzleihand unter Beifügung des Namens des Expedienten mit "R. S." (Regierungs-Sache) oder mit "ex officio" oder mit dem Betreff der Sache (also nach dem Gegenstand des Inhalts) als gesetzlich portofrei bezeichnet und dieselben amtlich gesiegelt seyn.

Für dergleichen Sendungen aus Oesterreich haben jedoch die K. Würtembergischen Postanstalten die halbe Taxe und das etwa treffende ausländische Transitporto für den Durchgang durch zwischenliegendes fremdes Postgebiet zu erheben, wenn die als Adressat bezeichnete Behörde, Stelle, öffentliche Anstalt oder Person, oder der Gegenstand der Sendung nach den bestehenden K. Würtembergischen Landesverordnungen oder Postlehnsvertragsbestimmungen nicht portofrei ist.

2) Correspondenzen von Behörden und Stellen welche in dem Staate, in welchem die Aufgabe geschieht, von der Portoentrichtung im Allgemeinen oder hinsichtlich des Gegenstandes nicht befreit sind, müssen, wenn gleich an Behörden und Stellen gerichtet, wie die Sendungen von Privatpersonen behandelt, demnach bei der Aufgabe frankirt werden.

Für die Aufgaben der Königlich Würtembergischen Staatsbehörden an K. K. Oesterreichische Stellen und Behörden in Dienst- und Regierungs-Angelegenheiten falls dieselben im diesseitigen Postverwaltungsgebiete nach den bestehenden Bestimmungen die Portofreiheit nicht

anzusprechen haben, ist jedoch nur die Hälfte des gemeinschaftlichen Porto nebst dem allenfalsigen fremden Transitporto für das Porto bis zur Grenze des Oesterreichischen Kaiserstaates innerhalb dessen diese Correspondenz rücksichtlich der Empfänger portofrei ist, zu entrichten. 1843

3) Da in den K. K. Oesterreichischen Staaten die Correspondenzen der Behörden in Parteisachen nicht portopflichtig sind, so wird für dergleichen an K. Behörden in Würtemberg aus Oesterreich ankommende Correspondenzen bei der Abgabe und ebenso bei Aufgaben K. Behörden und Stellen in Würtemberg an K. K. österreichische Behörden in Portosachen nur die halbe Taxe nebst dem allenfalsigen ausländischen Transitporto für den Durchgang durch zwischenliegendes fremdes Postgebiet erhoben.

4) Die unmittelbare Correspondenz I. I. Majestäten und der Mitglieder des allerdurchlauchtigsten Würtembergischen Königshauses, so wie auch die unmittelbare Correspondenz I. I. Majestäten und der Mitglieder des allerdurchlauchtigsten Oesterreichischen Kaiserhauses in so fern sie zwischen den allerhöchsten Personen gewechselt wird, wird gegenseitig portofrei befördert.

5) Personen, welche in Würtemberg oder in Oesterreich befugt sind, Briefe franco ohne Erlegung eines internen Porto abzusenden, haben im Wechselverkehr zwischen Würtemberg und Oesterreich, wenn sie die volle Frankatur an den Adressaten beabsichtigen, die Hälfte der gemeinschaftlichen Portotaxe zu Gunsten der betreffenden Postanstalt, und das ausländische Transitporto für den Durchgang durch zwischenliegendes fremdes Postgebiet zu entrichten.

Frankfurt a. M., den 15. September 1843.

In Abwesenheit des Generaldirectors:

C. Müller.

1843

26.

Convention conclue les 15—27 avril 1843 entre l'administration générale des postes du royaume de Grèce et la société de l'imperial et royal Lloyd autrichien privilégié à Trieste.

M. S. Scouffos, directeur de l'administration générale des postes du royaume de Grèce et M. F. H. Schaeffer, chargé d'affaires de la société de navigation à vapeur de l'impérial et royal Lloyd autrichien privilégié de Trieste, ayant reçu la mission d'apporter quelques changemens dans les courses des bateaux à vapeur de ladite société en Grèce, et de faciliter et augmenter les communications existantes entre l'Allemagne et les Etats de l'Autriche et le royaume de la Grèce, moyennant une nouvelle ligne des bateaux à vapeur, qui serait établie par le golfe de Corinthe et par des courses réglées entre d'autres ports grecs déterminés, s'étant communiqué mutuellement leurs pouvoirs respectifs, sont convenus des articles suivans:

Art. 1er. La société du Lloyd s'engage à établir, 1º une communication, deux fois par mois, sauf le cas de force majeure entre Trieste et Athènes, le Pirée par Ancône, Corfou, Patras, Vostitza et Loutraki dans le golfe de Lépante, puis l'Isthme de Corinthe traversé de Calamaki au Pirée, suivant la ligne 1 au tableau annexé à la présente convention;

2º Une seconde communication, deux fois par mois, sauf le cas de force majeure, entre Trieste et Constantinople, par Corfou, Syra, avec la ligne latérale pour Athènes et Smyrne, suivant la ligne 2 du même tableau;

3º Enfin une communication, outre celle entre Calamaki et Athènes, le Pirée mentionné dans le numéro 1 de l'art. 1er entre le Pirée et Syra quatre fois par mois, sauf le cas de force majeure. Ces voyages entre le Pirée et Syra, et le Pirée et Calamaki, seront faits par un bateau à vapeur stationné au Pirée, suivant la ligne 3 du tableau susmentionné.

Art. 2. Le bateau à vapeur de station au Pirée

fera aussi des voyages réguliers entre Athènes et Nauplie, deux fois par mois, sauf toujours le cas de force majeure, et à moins qu'il n'en soit empêché par les retards éventuels des bateaux à vapeur de Trieste et de Constantinople, ou par quelque réparation indispensable. 1843

Ces voyages de Nauplie seront réglés de la manière la plus convenable, aussitôt que les nouvelles communications à établir auront été organisées.

Art. 3. Les jours et heures d'arrivée et de départ des paquebots du Lloyd, affectés entr'autres au transport des correspondances, se trouvent déjà réglés dans l'itinéraire annexé à la présente convention; mais l'administration du Lloyd pourra les changer selon les besoins du service, et dans l'intérêt bien entendu des correspondances, après avoir communiqué cette intention à l'administration des postes de la Grèce. Dans le cas où des circonstances impérieuses exigeraient, par la suite, quelques changemens ou modifications ultérieurs dans les courses des paquebots du Lloyd, relativement aux voyages de ces derniers dans les divers ports grecs susmentionnés, il est réservé à la société susdite de les introduire, mais elle ne pourra mettre en exécution ces changemens ou modifications qu'après une entente préalable avec l'administration des postes grecques. Il est entendu que les deux courses entre Trieste et la Grèce, voie de l'Isthme, et les deux autres entre Trieste et la Turquie, voie de Syra, seront maintenus dans tous les cas.

Art. 4. Les frais d'armement, d'équipement et d'entretien des paquebots à vapeur du Lloyd employés au service susmentionné, et généralement toute dépense quelconque relative à ces bâtimens, seront à la charge de la société du Lloyd.

Art. 5. Les paquebots mentionnés dans l'article précédent, seront considérés et reçus dans tous les ports du royaume de Grèce, et notamment à Patras, Vostitza, Loutraki, Calamaki, Pirée, Syra et Nauplie, en tant qu'ils seront employés au service en question, comme bâtimens de guerre, et ils y jouiront d'une immunité complète de tout droit de navigation, de transit sur le charbon destiné à leur consommation, ainsi que toutes les facilités dont ils jouissaient jusqu'à présent en vertu des ordonnances existantes concernant ces bâtimens. Ils ne pourront être détournés de leur destination spé-

1843 ciale, c'est-à-dire, du transport des correspondances, des voyageurs, marchandises, groupes, etc., etc., par quelque autorité que ce soit.

Art. 6. Les bateaux à vapeur de la société du Lloyd pourront embarquer et débarquer à Patras, Vostitza, Loutraki, Calamaki, Nauplie, Pirée et Syra, des espèces et matières d'or et d'argent et marchandises, ainsi que des passagers de quelque nation qu'ils soient, avec leurs hardes et effets personnels, à condition que les capitaines se soumettront dans tous les cas aux réglemens sanitaires, de douane et de police de ces ports, concernant l'entrée et la sortie des voyageurs et des marchandises. Si, en vertu de l'art. 3 de la présente convention, on s'accordait à faire toucher plus tard le bateau à vapeur du Lloyd à quelque autre port de la Grèce, il est entendu qu'ils y pourront faire également les opérations mentionnées dans le présent article.

Art. 7. Quant au mode du transport de la correspondance entre la Grèce et l'Autriche, et à tous les détails y relatifs, on se conformera strictement aux dispositions des conventions existantes, ou qui seraient conclues dans l'avenir entre les deux respectables administrations de postes de la Grèce et de l'Autriche, sauf le changement de l'itinéraire.

Art. 8. La société du Lloyd prend l'engagement de faire transporter, par ses paquebots, les correspondances du royaume de Grèce, en dépêches closes, pour Ancône, Corfou, Smyrne et Constantinople, et de ces différens pays pour la Grèce.

Art. 9. La société susdite s'engage, en outre, au transport de toutes les correspondances qui seront confiées à ses paquebots, en dépêches closes, par les bureaux des postes des ports de la Grèce où ces paquebots doivent relâcher pour les bureaux des postes du même Etat.

Art. 10. Le prix à payer par l'administration des postes de Grèce à la société du Lloyd, pour les dépêches closes remises aux agens en Grèce de ladite société et destinées pour les pays indiqués à l'art. 8, est fixé comme suit:

§. 1. Pour Corfou, à raison de douze kreutzers pour demi-loth (ou 7 1/2 grammes);

§. 2. Pour Ancône, à raison de huit kreutzers pour un demi-loth;

§. 3. Pour Smyrne et Constantinople, à raison de 1843
douze kreutzers pour un demi-loth.

Art. 11. Le prix à payer par l'administration des postes de Grèce à la société du Lloyd, pour les dépêches closes, remises aux agens en Grèce de ladite société, et destinées pour les divers points du royaume indiqués aux nos 12 et 1, 2 et 3 de l'art. 1er et dont il est aussi fait mention à l'art. 9, est arrêté indistinctement à raison de quatre kreutzers pour un demi-loth.

Art. 12. La progression de la taxe des paquets contenant les correspondances de la Grèce pour les pays indiqués aux art. 10, 11 et 16 est fixée, en raison de leur poids, de la manière suivante, savoir:

1° Au-dessus d'un demi-loth, une fois le port;
2° D'un demi-loth à un, une fois et demie le port;
3° D'un loth à un demi, deux fois le port;
4° D'un et demi à deux, deux fois et demie le port;
5° Et de demi-loth à demi-loth, la moitié en sus.

Art. 13. La taxe des journaux, gazettes, ouvrages périodiques, livres brochés, brochures, papiers de musique, catalogues, prospectus, annonces et avis divers imprimés, lithographies, autographiés, qui seront expediés, sous bande, de la Grèce pour les autres ports du royaume, visités par les paquebots du Lloyd, et pour ceux destinés pour la Turquie, reste fixé à raison d'un kreutzer par feuille. Ces feuilles seront remises sous bande par les bureaux de postes du royaume aux divers agens en Grèce de la société du Lloyd, pour être expédiés à leur destination et au prix susindiqué d'un kreutzer par feuille.

Art. 14. L'administration des postes en Grèce, à la consignation de chaque paquet de correspondance ou des journaux, s'engage à payer aux agens du Lloyd le port relatif auxdits paquets, suivant la règle ci-dessus tracée, en monnaie de convention, ou, à defaut, d'après la valeur établie pour cette monnaie.

Art. 15. La société du Lloyd s'oblige, en outre, toutes les fois que l'administration des postes de Grèce le lui demandera, de recevoir les correspondances d'Ancône pour la Grèce en dépêches closes, sans exiger de port, bien entendu que, dans ce cas-là, le port lui sera bonifié sur le pied indiqué aux art. 10 et 12 par l'administration des postes grecques.

Art. 16. La société du Lloyd s'engage à réduire le

1843 port de la correspondance entre Trieste et la Grèce, du jour où la présente convention sera mise à exécution, de manière à ce qu'une seule taxe égale (dix-huit kreutzers par lettre simple d'un demi-loth) soit payée dans tous les points du royaume de Grèce visités par ses paquebots.

Art. 17. Il est accordé à la société du Lloyd la cession, au prix d'estimation, selon les lois du royaume d'un terrain suffisant (de quatre ou cinq stremmes), près l'office de douane à Loutraki, à l'effet d'y établir des magasins pour le charbon de terre, voitures et tout ce qui serait nécessaire pour le transport des voyageurs, leurs effets, groupes, marchandises, correspondance. Dans le cas qu'elle eût par la suite besoin, pour le même usage, d'un autre terrain en-deçà de l'Isthme, c'est-à dire à Calamaki, ou sur l'Isthme même, le gouvernement hellenique le lui accordera également aux prix d'estimation comme ci-dessus.

Art. 18. Le gouvernement du roi accorde en outre à la société du Lloyd:

1⁰ Liberté entière dans l'érection de ses magasins et franchise de droit pour les bois de construction et autres matériaux à ce nécessaires;

2⁰ Libre introduction des voitures, fourgons pour le transport des voyageurs, leurs effets, groupes et marchandises, dans le cas où la société serait obligée de pourvoir elle-même à ces moyens de transport pour la traversée de l'Isthme de Corinthe;

3⁰ Main libre de régler de la manière la plus convenable le transport susmentionné des voyageurs, effets, groupes et marchandises;

4⁰ Maintien de la route de l'Isthme de Corinthe en bon état de la part du gouvernement de sa majesté, et réparation immédiate des dégâts que le mauvais temps pourrait y causer;

5⁰ Toutes les facilités possibles dans les opérations de la douane, port et santé, afin que le transport par terre puisse se faire avec promptitude et sans interruption;

6⁰ Les objets de gréement et les provisions de bouche dont le bateau de station pourrait de temps à autre avoir besoin et qu'un autre bateau de la société lui apporterait, pourront être transbordés sur ledit bateau de station, sans être soumis à aucun droit ou taxe de douane ou autres.

Art. 19. Il est défendu aux capitaines des paquebots susmentionnés, pendant leur relâche dans les ports de la Grèce, ainsi qu'aux agens du Lloyd, de recevoir aucune lettre en dehors des dépêches qui leur seront remises par les bureaux de l'office grec, excepté toutefois les dépêches diplomatiques et consulaires regardant le gouvernement d'Autriche et celles de service des agens de ladite société. 1843

Art. 20. La présente convention sera en vigueur pendant huit ans; à l'expiration de ce terme, elle le sera pour cinq autres années, et ainsi de suite, à moins de notification contraire faite par l'une des parties contractantes, six mois avant l'expiration de chaque terme. Pendant ces derniers six mois, la convention continuera d'avoir son exécution pleine et entière, sans préjudice de la liquidation et du solde des comptes après l'expiration des six mois.

Art. 21. La présente convention sera ratifiée d'une part par le ministère royal hellénique de l'intérieur et d'autre part par le conseil d'administration de la société du Lloyd; les ratifications en seront échangées à Athènes dans le délai de deux mois, ou plus tôt, si faire se peut, et elle sera mise en exécution au plus tard dans le délai de trois à cinq mois après l'échange desdites ratifications.

En foi de quoi les deux contractants la présente convention, M. le directeur de l'administration générale des postes du royaume de Grèce et M. le chargé d'affaires de la société du Lloyd l'ont signée et y ont apposé leurs sceaux.

Fait double à Athènes, le 15—27 avril 1843.

(L. S.) Signé: G. Skouffos.
(L. S.) Signé: S. H. Schaeffer.

Nouvel itinéraire des pyroscaphes du Lloyd autrichien, pour établir une communication hebdomadaire avec les îles Ioniennes et avec la Grèce et pour abréger les voyages entre Trieste et Constantinople.

PREMIERE LIGNE.

De Trieste, par Ancône, Corfou, Patras, Vostitza, Loutraki dans le golfe de Lépante, puis (l'Isthme de Corinthe traversé) de Calamaki à Athènes (Pirée).

ALLEE.							RETOUR.						
LE PYROSCAPHE.	ARRIVE chaque mois.		à heures.	PART chaque mois		à heures.	LE PYROSCAPHE.	ARRIVE chaque mois		à heures.	PART chaque mois		à heures.
A Trieste	»	»	»	1	16	4 s.	A Athènes	»	»	»	7	22	7 m.
» Ancône	2	17	10 m.	2	17	4 s.	» Loutraki	»	»	»	7	22	10 s.
» Corfou	4	19	8 s.	5	20	midi.	» Vostitza	8	23	4 m.	8	23	5 m.
» Patras	6	21	6 m.	6	21	midi.	» Patras	8	23	8 m.	8	23	midi.
» Vostitza	6	21	3 s.	6	21	4 s.	» Corfou	9	24	6 m.	9	24	midi.
» Loutraki	6	21	10 s.	»	»	»	» Ancône	11	26	4 m.	11	26	7 s.
» Athènes	7	22	5 s.	»	»	»	» Trieste	12	27	midi.	»	»	»

DEUXIEME LIGNE.

De Trieste par Corfou, Syra (avec ligne latérale pour Athènes), Smyrne et Constantinople.

ALLEE.							RETOUR.						
LE PYROSCAPHE.	ARRIVE chaque mois.		à heures.	PART chaque mois.		à heures.	LE PYROSCAPHE.	ARRIVE chaque mois.		à heures.	PART chaque mois.		à heures.
A Trieste	»	»	»	8	24	4 s.	A Constant.	»	»	»	8	24	4 s.
» Corfou	11	27	4 m.	11	27	4 m.	» Smyrne	9	25	10 s.	10	26	4 s.
» Syra	13	29	6 s.	14	30	4 s.	» Syra	11	27	4 s.	12	28	4 s.
» Smyrne	15	»	4 s.	16	2	4 s.	» Corfou	14	30	8 s.	15	1	midi.
» Constant.	18	4	4 m.	»	»	»	» Trieste	18	4	à l'aube	»	»	»

TROISIEME LIGNE.

De conjonction de la première et deuxième ligne.

DE	POUR	DEPART chaque mois.		à heures	ARRIVEE chaque mois.		á heures		REMARQUES.
Athènes	Calamaki	7	22	7 m.	7	22	10 m.	Pour Trieste	
Calamaki	Athènes	7	22	2 s.	7	22	5 s.	de do	
Athènes	Syra	10	26	6 s.	12	27	6 m.	pour do.	1)
Syra	Athènes	11	27	6 s.	12	28	6 m.	de Constantinople	2)
Athènes	Syra	13	29	6 s.	14	30	6 m.	pour do	3)
Syra	Athènes	14	30	6 s.	15	31	6 m.	de Trieste.	4)

N. B. Quoique les heures d'arrivée et de départ figurent déjà dans les tableaux des trois lignes ci-dessus tracées, néanmoins elles ne seront définitivement fixées qu'à la mise en exécution d'un nouvel itinéraire.

1) Athènes écrit en Europe.
2) Athènes reçoit des lettres de l'Orient.
3) Athènes répond aux lettres de l'Orient.
4) Athènes reçoit des lettres de l'Europe.

Ratification de la convention conclue par le roi de la Grèce. 1843

Nous secrétaire d'Etat de sa majesté le roi de la Grèce, ayant son département de l'intérieur,

Vu la convention signée à Athènes le 15-27 avril de la présente année, d'une part par M. George Skouffos, directeur de l'administration générale des postes du royaume, dûment autorisé à cet effet, et d'autre part M. S. H. Schaeffer, chargé d'affaires de la société du Lloyd à Trieste, muni également des pouvoirs nécessaires, laquelle convention commence par ces mots: "M. George Skouffos", et finit par les mots: "Y ont apposé leurs sceaux";

Vu l'ordonnance royale en date du 14-26 avril 1843, par laquelle nous sommes autorisés à prouver et ratifier la convention susmentionnée, approuvons et ratifions la susdite convention par notre présent acte, laquelle sera échangée contre celui qui sera envoyé à ce même effet de la part du conseil d'administration de la société du Lloyd de Trieste.

En foi de quoi nous avons signé la présente et y avons fait apposer le sceau du ministère.

Donné à Athènes le 15-27 mai 1843.

Le secrétaire d'Etat ayant le département de l'intérieur,

(L. S.) Signé: D. Chrestides.
C. Christopoulos.

27.

Ordonnance du roi des Français qui contient des dispositions sur l'administration de la justice aux îles Marquises, et investit le gouverneur de certains pouvoirs spéciaux en date du 28 Avril 1843.

Louis-Philippe, Roi des Français, etc.;

Attendu la nécessité d'assurer l'administration de la justice dans notre nouvelle possession des îles Marquises, et d'investir le gouverneur de certains pouvoirs spéciaux;

1843 Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat de la marine et des colonies,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

Art. 1er. Les conseils de guerre connaîtront, aux îles Marquises,

1° Des délits et crimes commis par tous individus français et étrangers;

2° Des délits et crimes commis par les habitans contre la sûreté de la colonie ou contre les personnes et les propriétés des Français et étrangers.

A l'égard des crimes et délits entre les habitans, ils continueront, jusqu'à nouvel ordre, d'être jugés d'après les usages locaux, sauf au gouverneur à intervenir, quand il le croira convenable, comme modérateur des peines prononcées.

2. Les peines prononcées par le conseil de guerre seront, à l'option du juge, soit celles qui résultent du code pénal militaire et du code pénal métropolitain de 1810, modifié par la loi du 28 avril 1832, soit celles qui seront établies par les arrêtés locaux prévus à l'article 7 ci-après.

3. En cas de condamnation, par les conseils de guerre, à une peine afflictive ou infamante, le gouverneur ordonnera l'exécution de l'arrêt, ou prononcera le sursis lorsqu'il y aura lieu de recourir à la clémence royale.

4. Pour le jugement des procès civils autres que ceux entre habitans, lesquels seront jugés d'après les usages locaux, il sera créé,

1° Dans le chef-lieu de la colonie ainsi que dans l'établissement secondaire, deux tribunaux de première instance composés chacun du commandant particulier et de deux employés du gouvernement, à la nomination du gouverneur;

2° Au chef-lieu, un conseil d'appel composé du gouverneur, président; du chef du service administratif et du chirurgien en chef.

Les tribunaux civils jugeront en premier et en dernier ressort jusqu'à la valeur de cinq cents francs.

Le recours en cassation sera ouvert contre les arrêts du conseil d'appel.

5. Les tribunaux de première instance et le conseil d'appel appliqueront les lois civiles françaises mo-

difiées, soit par des ordonnances royales, soit par des 1843
arrêtés ocaux, soit par les usages du pays.

6. Le gouverneur aura la faculté,

1° A l'égard des fonctionnaires et agens du gouvernement qui tiendraient une conduite contraire au bon ordre ou à nos intérêts politiques, de les suspendre de leurs fonctions avec privation de moitié de leur traitement, ou même, si la gravité du cas l'exigeait, de les renvoyer en France pour rendre compte de leur conduite à notre ministre de la marine et des colonies;

2° A l'égard de tous autres, y compris les indigènes, de les mettre en surveillance dans une localité déterminée, ou même de les expulser de la colonie.

7. Le gouverneur est autorisé à faire tous règlemens et arrêtés nécessaires à la marche du service administratif comme à l'intérêt du bon ordre et de la sûreté de la colonie, et à déterminer, pour la sanction de ces arrêtés, les pénalités que réclameraient l'urgence et la gravité des circonstances.

Il ne pourra, toutefois, si ce n'est en cas de guerre, établir des peines afflictives ou infamantes.

Dans les cas prévus par le premier alinéa du présent article, par l'article 3 et par l'article 6, en tant qu'il s'appliquera à des Français ou à des étrangers, le gouverneur prendra, mais sans être tenu de s'y conformer, l'avis d'un conseil d'administration dont la composition sera réglée ultérieurement.

8. Notre ministre, etc.

Signé: Louis-Philippe.

Et plus bas: Amiral Roussin.

Rapport au roi fait le 28 avril 1843, concernant diverses propositions sur le mode d'administration de la justice aux îles Marquises, et certaines attributions spéciales à conférer au gouverneur-général.

Sire, un des premiers besoins auxquels le gouverneur des îles Marquises aura à pourvoir sera celui d'assurer dans la colonie une bonne et prompte administration de la justice.

Je viens soumettre à votre majesté les vues que j'ai conçues relativement à cet important service.

La nature de notre occupation, que nous ne pouvons supposer devoir être constamment exempte de

1843 troubles et de tentatives hostiles; l'élément presque entièrement militaire de la population européenne qu'auront introduite dans le pays l'expédition actuelle et celle qui l'a précédée; tout indique que l'organisation de la justice doit y être essentiellement militaire, comme elle l'a été dans les premiers temps de notre occupation de l'Algérie.

L'effectif de nos troupes de terre et de mer, quoique restreint, permettra que deux conseils de guerre, composés chacun de sept membres, et un conseil de révision, composé de cinq membres, soient institués dans notre colonie pour l'action régulière de la justice, et que chacun d'eux puisse être présidé par un officier supérieur.

Par analogie avec ce qui a eu lieu en Algérie (voir les arrêtés du général Clausel, du 15 octobre 1830, et du duc de Rovigo, du 16 août 1832), ces conseils seront destinés à juger:

Les crimes et délits qui seraient commis par les naturels contre la sûreté de la colonie ou contre les personnes et propriétés des Français et des étrangers;

Ceux qui seraient commis par tous individus français ou étrangers.

A l'égard des crimes et des délits commis par les indigènes entre eux, il conviendrait, comme cela a également eu lieu à Alger, de les laisser, au moins jusqu'à nouvel ordre, juger d'après les règles et usages du pays, sauf au gouverneur à intervenir comme modérateur, dans les cas où les peines seraient, par leur caractère, de nature à ne pouvoir être infligées en vue et, pour ainsi dire, sous la protection du pavillon français.

Tels seraient les rouages simples et faciles de la justice répressive; ils seraient complétés par l'action d'un agent faisant fonction d'officier de police judiciaire, lequel constaterait les crimes et délits, et mettrait l'autorité supérieure en mesure de saisir le conseil de guerre de l'instruction et de la connaissance du fait incriminé.

Quant aux procès civils, il est permis de penser que, dans les premiers temps, ils seront assez rares, à part les procès entre indigènes qui continueront, naturellement et avec plus de raison encore en cette matière qu'en matière criminelle, d'être réglés suivant les usages locaux. Il faut cependant prévoir que des contestations naîtront, soit entre Français, soit entre nos compatrio-

tes et les indigènes, avec qui ils ne tarderont pas à engager des transactions pécuniaires. 1843

Ces cas seront-ils assez graves, assez multipliés pour exiger l'institution immédiate d'une juridiction civile? Si la négative paraissait devoir être adoptée, il suffirait d'autoriser le gouverneur à exercer, en parail cas, une juridiction en quelque sorte arbitrale, analogue à celle que nos consuls à l'étranger exercent à l'égard des Français en matière civile et contentieuse 1); mais mon opinion est contraire à ce-système, qui, d'une part, pourrait avoir pour effet de détourner assez fréquemment le gouverneur de la partie active de ses fonctions; qui, d'autre part, obligerait les parties contendantes habitant hors du chef-lieu à venir y paraître en justice; et, enfin, qui pourrait créer des difficultés de compétence, quand les parties seraient d'origine mixte.

Je pense qu'il serait, sous tous les rapports, préférable de constituer, et dans le chef-lieu et dans la seconde île, des tribunaux composés: 1° de l'officier commandant particulier de l'établissement, président; 2° de deux officiers d'administration ou employés du Gouvernement, qui seraient à cet effet désignés chaque année par le gouverneur et pourraient être maintenus.

Les appels seraient, au delà d'une certaine valeur (500 francs, par exemple), portés devant un tribunal supérieur ou conseils d'appel, composé du gouverneur, président, du chef du service administratif et du chirurgien en chef.

Les arrêts du conseil d'appel pourraient donner lieu à recours en cassation.

Cette combinaison ne serait pas nouvelle aux colonies, puisqu'aujourd'hui encore, dans deux de ces établissemens, le tribunal de première instance (à Gorée)

---

1) Les consuls ont des attributions judiciaires même en matière criminelle. Voici un extrait de la législation sur ce point:

" En règle générale, et sauf les exceptions, les consuls ont le droit de juger toutes contestations, de quelque nature qu'elles soient, entre Français commerçans, navigateurs et autres, dans l'étendue de leurs consulats. . .

" Outre la juridiction civile dont nous venons d'indiquer les principaux objets, les consuls sont également investis, à l'égard des nationaux, d'une juridiction criminelle; mais cette juridiction n'est complète qu'en ce qui touche les délits et les contraventions. '(Voir Dictionnaire du contentieux commercial de MM. de Villeneuve et Massé.)' (Note du Min. de la marine.)

1843 est présidé par le commandant particulier, et le conseil d'appel (à Saint-Pierre de Terre-Neuve) est présidépar le commandant de la colonie.

Des commis ou écrivains pourraient être désignés par le gouverneur pour remplir les fonctions du ministère public et du greffe.

Les tribunaux de première instance seraient chargés d'appliquer les lois civiles de la France, modifiées, au besoin, soit par des ordonnances royales, soit par des arrêtés du gouverneur, soit même par des usages locaux.

J'ai parlé plus haut de l'intervention éventuelle du gouverneur, comme pouvoir modérateur, dans les condamnations en matière criminelle prononcées par les juges indigènes.

Il est entendu que les jugemens des conseils de guerre ne seraient également mis à exécution, quand ils prononceraient des peines afflictives ou infamantes, qu'après avoir été soumis à l'approbation du chef de la colonie. Sans doute, le gouverneur ne pourrait, à l'égard de ces jugemens, être investi du droit de grâce, qui est inhérent à la prérogative royale, et ne saurait être délégué; mais, comme cela a lieu dans nos autres colonies, il pourrait, avec l'assistance d'un conseil d'administration, prononcer le sursis, pour recourir en faveur du condamné à la clémence royale.

Outre cette faculté de sursis à attribuer au gouverneur, il est deux autres points qui touchent à l'exercice de son autorité et qu'il me paraît également important de régler: je veux parler des mesures de haute police, dans lesquelles je comprends ce qui concerne les pouvoirs extraordinaires, et la faculté d'édicter des peines dans ses règlemens.

Cette double attribution étant accordée à nos gouverneurs dans des colonies où les pouvoirs publics sont régulièrement et fortement organisés, il n'est pas douteux qu'il n'y ait lieu d'en investir le chef d'un établissement naissant, exposé à des dangers de plus d'un genre.

Le gouverneur des îles Marquises serait donc autorisé:

1° A l'égard des fonctionnaires et agens du Gouvernement qui tiendraient une conduite contraire au bon ordre ou à nos intérêts politiques, à les suspendre de leurs fonctions avec privation de moitié de leur traitement, ou même, si la gravité du cas l'exigeait, à les

renvoyer en France pour y rendre compte de leur conduite au ministre de la marine et des colonies; 1843

2° A l'égard de tous autres, à les mettre en surveillance dans un canton déterminé, ou même à les expulser de la colonie.

Si la mesure à adopter concernait un Français ou un étranger, le gouverneur prendrait l'avis préalable de son conseil, mais sans être tenu de s'y conformer (ainsi que cela a lieu à Bourbon, aux Antilles et au Sénégal).

Si elle concernait un indigène, l'intervention du conseil ne serait que facultative.

Le pouvoir de faire des actes facultatifs a été restreint, en ce qui concerne les gouverneurs de nos anciennes colonies, à l'émission des *règlemens d'administration et de police* 1); et ils ont reçu du Code d'instruction criminelle colonial l'autorisation d'établir, pour la sanction de ces sortes de règlemens, des amendes jusqu'à 100 francs et un emprisonnement jusqu'à quinze jours. (En France, les règlemens de police ne peuvent entraîner qu'un maximum de 15 francs d'amende et de cinq jours d'emprisonnement.)

De telles limites ne sauraient être imposées au gouverneur des îles Marquises, attendu qu'il pourra se trouver en présence de circonstances et d'événemens qui rendraient les pénalités ci-dessus tout à fait insuffisantes pour la répression des délits qui seraient commis. Sans doute le Code pénal de 1810 (modifié par la loi du 28 avril 1832) et le Code pénal militaire, dans lesquels la justice de notre établissement ira puiser, suivant les cas, les dispositions pénales de ces arrêts, sont conçus de manière, à ne pas donner à craindre pour les circonstances ordinaires, beaucoup de lacunes, dans la prévision des méfaits à réprimer; mais on peut prévoir que des cas nouveaux et que n'atteindraient pas ces Codes, se présenteront. Ainsi l'autorité pourra avoir à réprimer des tentatives de débarquement, notamment l'introduction d'armes et de munitions de guerre. Je considère donc comme indispensable d'accorder au gouverneur le droit de faire, le conseil d'administration entendu, les arrêts et règlemens nécessaires, non seulement à la marche de service administratif mais encore à l'intérêt du bon ordre et à la sûreté publique et d'é-

1) Article 11 de la loi organique du 24 avril 1833.

1843 tablir, pour la sanction de ces sortes d'actes, les peines pécuniaires et autres qui lui paraîtront exiger l'urgence des circonstances ou la gravité des cas. Il est d'ailleurs exprimé que ce dernier pouvoir n'ira pas, si ce n'est pas au cas de guerre, jusqu'à la faculté d'établir des peines afflictives et infamantes.

Si Votre Majesté veut bien donner son assentement aux vues et aux propositions que je viens d'avoir l'honneur de lui soumettre, je la prie de revêtir de sa signature le projet d'ordonnance ci-joint.

Je suis etc.

Paris, le 28 Avril 1843.

Le Ministre Secrétaire d'Etat de la Marine et des Colonies.

Signé: Amiral Roussin.

28.

Articles additionnels à la convention de poste du 16 avril 1831, conclus entre la France et l'Autriche, signés à Paris le 18 mai 1843.

Sa majesté le roi des Français et sa majesté l'empereur d'Autriche, roi de Hongrie et de Bohême, ayant reconnu qu'en faisant diriger par la Bavière une partie des correspondances actuellement échangées entre leurs Etats respectifs par la voie de Huningue, en exécution de l'article 7 de la convention de poste du 16 avril 1831, la transmission de ces correspondances serait accélérée de vingt-quatre heures, et l'office général des postes autrichiennes ayant réglé avec l'office général des postes bavaroises les conditions de ce transport par la voie de Forbach et de Würtzbourg.

Il a été convenu, entre les soussignés, munis des pouvoirs de leurs souverains respectifs, ce qui suit:

Art. 1er. L'office général des postes de Paris et l'office général des postes de Vienne continueront à se transmettre régulièrement, tous les jours, des correspondances en paquets clos: il sera, en outre, échangé journellement une dépêche close entre le bureau des postes de Forbach et celui de Vienne. Sera maintenu pareillement l'échange de dépêches closes subsistant

entre le bureau de Huningue et celui de Vienne. En 1843
outre, les bureaux de poste de Forbach et de Huningue et l'office général des postes de Vienne échangeront journellement un paquet contenant les journaux, gazettes, imprimés et brochures sous bandes; les échantillons de marchandises ou les lettres accompagnées d'échantillons, échangés entre les bureaux de Paris et de Forbach, d'une part, et le bureau de Vienne, de l'autre, formeront un paquet séparé, jusqu'à ce que l'office des postes bavaroises ait consenti à les recevoir en paquets clos.

2. Les paquets à échanger entre les bureaux de Paris, Forbach et Vienne seront acheminés par Würtzbourg; et ceux que se transmettront réciproquement les bureaux de poste de Huningue et de Vienne continueront à passer par la Suisse.

3. A. — Les dépêches qui seront expédiées par l'office général des postes à Paris et par le bureau des postes de Forbach renfermeront les correspondances des départemens suivans: Aisne, Ardennes, Calvados, Charente, Charente-Inférieure, Cher, Côtes-du-Nord, Creuse, Eure, Eure-et-Loir, Finistère, Ille-et-Vilaine, Indre, Indre-et-Loire, Loir-et-Cher, Loire-Inférieure, Loiret, Maine-et-Loire, Manche, Marne, Mayenne, Meurthe, Meuse, Morbihan, Moselle, Nièvre, Nord, Oise, Orne, Pas-de-Calais, Sarthe, Seine, Seine-Inférieure, Seine-et-Marne, Seine-et-Oise, Deux-Sèvres, Somme, Vendée, Vienne, Haute-Vienne, Yonne; ainsi que celles d'Angleterre, d'Ecosse, d'Irlande, de Belgique, des Pays-Bas, des pays d'outre-mer et des provinces en deçà du Rhin, destinées pour les cercles de la basse Autriche, nommés Unter-Wienerwald et Unter-Mannhartsberg, la Hongrie, la Transylvanie, les frontières militaires, la Turquie, la Servie, la Moldavie et la Valachie.

B. — La dépêche adressée par le bureau des postes de Huningue à l'office général des postes de Vienne renfermera la correspondance des trente-sept départemens français et des pays étrangers énumérés dans le paragraphe B de l'article 5 de la convention de poste du 16 avril 1831, ainsi que celle des départemens de l'Aube, de la Côte-d'Or, du Doubs, de la Haute-Marne du Bas-Rhin, du Haut-Rhin, de la Haute-Saône et des Vosges, destinée pour les provinces de la monar-

1843 chie autrichienne et pour les pays étrangers désignés dans le même article sous le paragraphe 7.

3. L'office général des postes de Vienne fera entrer, dans les dépêches qu'il adressera à Paris et à Forbach, la correspondance provenant des provinces autrichiennes et des pays étrangers mentionnés dans le paragraphe A de l'article précédent, et destinée pour les départemens français et les pays étrangers désignés dans ce même paragraphe. Les dépêches que l'office général des postes de Vienne adressera au bureau des postes de Huningue, renfermeront les correspondances destinées pour les départemens et les pays étrangers énumérés dans le paragraphe B provenant des provinces autrichiennes et des pays étrangers relatés dans ce même paragraphe.

Néanmoins la direction des correspondances, telle qu'elle est réglée par le présent article et par l'article précédent, pourra être modifiée ultérieurement, d'un commun accord, par les offices des postes des deux Etats.

5. Les paquets de journaux, imprimés ou brochures, ainsi que les paquets d'échantillons ou lettres accompagnées d'echantillons, que se transmettront réciproquement les bureaux de Paris et de Forbach et l'office général des postes de Vienne, seront placés sous simples bandes croisées.

6. Les prix de ports fixés par les articles 19 et 20 de la convention du 16 avril 1831 pour les lettres, paquets, échantillons, gazettes et journaux que les deux offices se sont jusqu'ici transmis réciproquement par Huningue, seront maintenus à l'égard de celles de ces correspondances qui seront dorénavant échangées entre les bureaux de Paris et de Forbach, et celui de Vienne, par la voie de la Bavière.

7. L'office général des postes autrichiennes se charge de payer, à l'aller et au retour, les frais de transport des correspondances entre Vienne et Passau, ainsi qu'entre Passau et Forbach.

8. Dans le cas où, par la suite, le transport des correspondances mentionnées dans l'article 1er pourrait être accéléré en dirigeant ces correspondances par Strasbourg ou Wissembourg, les deux Gouvernemens se réservent de prendre à cet égard, d'un commun accord, les mesures convenables.

9. L'expédition des dépêches qui devront être échangées entre Paris, Forbach et Vienne par la voie de Passau et de Würtzbourg, commencera à partir du 1er juillet 1843, et continuera pendant cinq années consécutives, c'est-à-dire jusqu'au 30 juin 1848, à moins que, dans l'intervalle, il n'ait été jugé convenable de se servir des points intermédiaires de Strasbourg ou de Wissembourg, ainsi que l'a prévu l'article 8; ce qui, du reste, ne pourra avoir lieu qu'un an après le jour de la notification qui en aura été faite à l'office général des postes de Bavière. 1843

10. Les présens articles, qui seront considérés comme additionnels à la convention de poste du 16 avril 1831, seront ratifiés; et l'échange des ratifications aura lieu dans le délai d'un mois, ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs les ont signés et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Paris, le 18e jour du mois de mai, l'an de grâce 1843.

(L. S.) Guizot.
(L. S.) A. Appony.

29.

Convention entre les administrations des postes de la Grande-Bretagne et du royaume de Würtemberg, pour faciliter la correspondance respective entre ces deux pays. Publication officielle faite en Wurtemberg au mois de mai 1843.

Amtliche Bekanntmachung der General-Direktion der Königl. Würtembergischen Posten, die Erleichterung des Correspondenzverkehrs mit dem vereinigten Königreiche Grossbritannien und Irland betreffend. Vom Mai 1843.

Vom 1. Juni l. J. anfangend, werden hinsichtlich der nach dem vereinigten Königreiche Grossbritannien und Irland selbst bestimmten und durch dasselbe transitirenden, überseeischen Correspondenz und vice versâ,

1843 für deren Beförderung der Weg über Frankreich von den Absendern gewählt wird, die nachfolgenden Bestimmungen bei den unter diesseitiger Verwaltung stehenden Posten zur Ausführung kommen:

1. Die nach dem vereinigten Königreiche Grossbritannien und Irland, sowie nach den brittischen Besitzungen in Nordamerika (Kanada, Neu-Braunschweig, Neu-Schottland, Prinz Eduards-Inseln, Neu-Fundland, Bermudischen Inseln) bestimmten Briefe können auf dem Wege über Frankreich, von nun an, nach der Wahl der Absender, entweder ganz unbezahlt, oder ganz bis zur Bestimmung frankirt, abgehen. Eine theilweise Frankatur ist dabei nicht ferner zulässig.

2. Ferner können auf dem nämlichen Wege Briefe nach allen anderen überseeischen brittischen Kolonien, Besitzungen und Postbüreaux entweder ganz unbezahlt oder über See (d. h. bis zu den betreffenden überseeischen Häfen) frankirt befördert werden, wobei ebenfalls eine sonstige theilweise Frankatur nicht gestattet ist.

3. In gleicher Weise hat das Publikum in dem vereinigten Königreiche Grossbritannien und Irland und in den überseeischen brittischen Besitzungen etc. die Befugniss, die nach dem Umfange der diesseitigen Postverwaltung bestimmten Briefe nach Belieben entweder unbezahlt oder ganz bezahlt über Frankreich abzusenden.

4. Nach und aus allen vorstehend unter 1. 2. und 3. aufgeführten Ländern und Gegenden können Briefe auch unter Rekommandation über Frankreich befördert werden, wobei jedoch der Absender das diesseitige Porto einfach, das französische und brittische Porto hingegen doppelt vorauszu entrichten hat.

5. Bei allen vorerwähnten Correspondenzen finden bedeutende Porto-Ermässigungen statt.

6. Zur Versendung mit den aus den brittischen Häfen nach allen überseeischen Welttheilen absegelnden Handelsschiffen werden ebenfalls Briefe angenommen und für das nämliche ermässigte Porto befördert. Dieselben müssen jedoch neben der Bezeichnung des Weges über Frankreich und England noch die Aufschrift: „Batiments du Commerce" oder „Private Schips" auf der Adresse enthalten und vom Absender über See frankirt werden.

7. Auch Zeitungen, periodische Schriften, Preiss-Courante und andere Drucksachen können bei Beobachtung der hierüber bestehenden gesetzlichen Bestimmungen nach Grossbritannien und Irland, so wie nach allen brittischen überseeischen Besitzungen unter Kreuzband über Frankreich für eine billige, nach der Bogenzahl sich richtende Taxe befördert werden. Das diesseitige Porto bis zur deutsch-französischen Grenze ist für solche Sendungen bei der Aufgabe zu bezahlen; das französische und brittische Porto dagegen hat der Empfänger in England etc. zu entrichten. Ebenso müssen die Aufgaben solcher Sendungen in England etc. das brittische Porto vorausbezahlen, während das französische und deutsche Porto von dem Empfänger erhoben wird. 1843

8. Ausserdem finden auch Zeitungen und Drucksachen, die nach fremden (d. h. nicht brittischen) überseeischen Ländern bestimmt sind, bei Vorausbezahlung einer mässigen Taxe für jeden Druckbogen über Frankreich und England auf Verlangen Beförderung.

9. Allen ganz (beziehungsweise bis zu einem überseeischen Hafen et vice versâ) frankirten Briefen und sonstigen Sendungen wird von den diesseitigen und brittischen Postanstalten der Stempel P. D. aufgedruckt, welcher die geschehene Vorausbezahlung des Portos beurkundet.

Sämmtliche diesseitige Postanstalten sind angewiesen, dem Publikum auf Anfrage über die bei der genannten brittischen etc. Correspondenz in Anwendung kommenden neuen ermässigten Taxen, über die Abfahrt der brittischen Paquetboote aus den betreffenden Häfen etc. weitere Auskunft zu ertheilen.

1843

30.

Convention postale entre le royaume de Bavière et le Grand-duché de Bade, conclue et signée à Carlsruhe, le 4 Mai 1843.

Königlich Baiersche Bekanntmachung des neuen Postvertrags zwischen Baiern und Baden.

Im Namen Sr. Majestät.

Durch eine am 4. Mai l. J. zu Karlsruhe abgeschlossene und allerhöchst genehmigte Uebereinkunft sind die Taxverhältnisse für den Correspondenz-Verkehr zwischen Bayern und Baden neu regulirt worden und treten demgemäss mit dem 1. August l. J. folgende Bestimmungen in Wirksamkeit:

1. Die Correspondenz aus Bayern nach Baden und umgekehrt kann mit Ausnahme der ad 6 und 8. aufgeführten Beschränkungen nach dem Belieben des Aufgebers entweder ganz franko oder unfrankirt abgesendet werden; eine theilweise Frankatur bis zur Landesgränze findet nicht statt.

2. Die Briefportotaxe für diesen Correspondenzwechsel wird ohne Rücksicht auf die Landesgränzen lediglich nach Maassgabe der directen Entfernung vom Aufgabs- bis zum Bestimmungsorte in einem einzigen Satze nach drei Rayons berechnet, welche letztere in der Art bestimmt sind, dass für den einfachen nicht über ein halb Loth schweren Brief

a) bei einer Entfernung bis einschliesslich 6 Meilen . . . . 4 kr.

b) „ „ „ von mehr als 6 bis einschliesslich 15 Meilen . . . . . 8 kr.

c) „ „ „ über 15 Meilen als höchster Satz . . . . 12 kr.

in rheinischer Währung erhoben und berechnet werden.

3. Für den Correspondenzverkehr der gegenseitigen Gränzorte unter sich sind die bisherigen moderirten Localportotaxen beibehalten.

4. Ausser den oben angeführten Taxsätzen, welche das bayerische und badische Porto zusammen vom Auf-

gabs- bis zum Bestimmungsorte umfassen, wird den Correspondenten ein besonderer Portozuschlag wegen des Transits über Württemberg nicht mehr angerechnet. 1843

5. Für schwerere, das Gewicht eines halben Lothes übersteigende Briefe wird die Taxe nach der für die inländische Correspondenz bestehenden Progression berechnet.

6. Für Zeitungen, Journale, Broschüren, Bücher, gedruckte Preiscourants etc., welche so geschlossen zur Aufgabe gebracht werden, dass die Beschränkung der Sendung auf diesen Inhalt ersichtlich bleibt (z. B. unter Kreuzband), ist bei schwerem Gewichte nur der vierte Theil der treffenden Briefportogebühr, mindestens aber immer die halbe Taxe des einfachen Briefes zu entrichten. Derlei Sendungen dürfen ausser der Adresse durchaus nichts Geschriebenes enthalten und müssen bei der Aufgabe frankirt werden.

7. Für Waarenmuster, welche Briefen erkennbar beigeschlossen sind, ist nur die Hälfte des nach ihrem Gewichte treffenden Briefporto, in keinem Falle aber weniger als die Taxe für einen einfachen Brief zu erheben, es darf jedoch solchen Sendungen, wenn die Portomoderation angesprochen werden will, kein schwererer als ein einfacher Brief beigeschlossen werden.

8. Sendungen an Stellen und Behörden im Grossherzogthum Baden, welche von Privatpersonen oder Behörden aufgegeben werden, denen in Bayern entweder überhaupt oder rücksichtlich des bezüglichen Gegenstandes die Briefportofreiheit nicht zusteht, müssen sogleich bei der Aufgabe ganz frankirt werden.

München, den 25. Julius 1843.

General-Administration der königlichen Posten.

Goeb.

1843

31.

Convention entre les royaumes de Danemarc et de Hanovre concernant le commerce et la navigation sur l'Elbe. Conclue et Signée à Drèsde le 13 Mai 1843.

(Gesetz-Sammlung für das Königreich Hannover. Jahrg. 1843. 1ste Abtheil. Nro. 28. v. 31. Juli.)

Ihre Majestäten die Könige von Hannover und von Dänemark haben zur Beförderung des Verkehrs zwischen dem Hannoverschen und dem Holsteinschen Elbufer durch Allerhöchst-Ihre Bevollmächtigte in der zweiten Elbschifffahrts-Revisions-Commission, nämlich:

Seine Majestät der König von Hannover durch Allerhöchst-Ihren Ober-Steuerrath Dr. Otto Carl Franz Klenze, Ritter des Guelphen-Ordens;

Seine Majestät der König von Dänemark durch Allerhöchst-Ihren Etatsrath, Sections-Chef im Königlichen General-Zollkammer- und Commerz-Collegio Carl Philipp Francke, Ritter des Danebrog-Ordens und Danebrogsmann, Ritter des Königlich-Preussischen rothen Adler-Ordens zweiter Classe, Comthur des Grossherzoglich-Oldenburgschen Haus- und Verdienst-Ordens.

die nachstehende Uebereinkunft, unter Vorbehalt Allerhöchst-Ihrer Ratificationen, abschliessen lassen.

Art. 1. Die freie Schifffahrt von jedem Hannoverschen Elbuferplatze, die Stadt Harburg eingeschlossen, nach jedem Holsteinschen Elbuferplatze, die Stadt Altona eingeschlossen, und umgekehrt, ist den Schiffern beider genannten Staaten gegenseitig zugestanden. Behuf dieser Schifffahrt sollen Schiffer des andern Staates an keinem dieser Uferplätze behindert werden, Personen mit ihren Effecten, Wagen und Pferden, so wie Frachtgüter ein- und auszuladen. Gleiches gilt hinsichtlich der Ueberfahrt in Schlitten während der Winterzeit.

Art. 2. Unter der Bestimmung des Art. 1. ist der Transport von Briefen und Postgütern nicht begriffen, sondern es bedarf zu diesem Zwecke der zuvorigen Einigung zwischen den beiderseitigen Allerhöchsten Regierungen.

Auch in Ansehung einer solchen Beförderung von Personen und deren Gepäcke und Transportmitteln zwischen Harburg und Altona, welche zu voraus bestimmten, regelmässig täglich wiederkehrenden Zeitpuncten Statt finden soll, bedarf es, bevor dieselbe eingeführt wird, einer Verständigung über die Modalitäten der Ausführung zu dem Zwecke der Erlangung eines sichern, regelmässigen und wohlfeilen Transports. Zur Vereinbarung in der einen, wie in der andern Beziehung wollen zur thunlichen Erleichterung einer directen Communication zwischen den beiderseitigen wichtigsten Elbufer-Plätzen beide Allerhöchste Regierungen bereitwilligst die Hand bieten. 1843

Art. 3. Die Harburger Dampfschiffe sollen auf keiner Seite behindert werden, auf ihren Fahrten nach und von Hamburg vor Altona anzulegen, um dort Personen oder Güter abzusetzen und aufzunehmen.

Art. 4. Sobald für den Verkehr zwischen Harburg und Hamburg eine gegenseitig freie Schifffahrt, ohne die im Art. 2. bemerkten Vorbehalte, eingeführt wird, soll jede der jetzt paciscirenden Allerhöchsten Regierungen berechtigt sein, die dadurch für jenen Verkehr herbeigeführte grössere Freiheit auch für die Schifffahrt zwischen Harburg und Altona in Anspruch zu nehmen.

Art. 5. Diese Uebereinkunft soll sofort nach Auswechselung der Allerhöchsten Ratificationen in Kraft treten.

Dessen zu Urkund ist dieselbe in zwei gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt und von den Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Dresden, den 13ten Mai 1843.

(L. S.) Dr. Otto Carl Franz Klenze
(L. S.) Carl Philipp Francke.

1843

32.

Conventions entre la Belgique et la Hollande sur l'exécution de plusieurs articles du traité du 5 Novembre 1839, signées à Anvers, le 20 Mai 1843.

Règlemens arrêtés entre la Belgique et les Pays-Bas pour l'exécution des dispositions des articles 9 et 10 du traité du 19 avril 1839, et du chapitre II, sections 1, 2, 3 et 4, du traité du 5 novembre 1842.

Sa majesté le roi des Belges d'une part, et sa majesté le roi des Pays-Bas d'autre part, voulant pourvoir à l'exécution des dispositions des articles 9 et 10 du traité du 19 avril 1839, et du chapitre II, sections 1, 2, 3 et 4 du traité du 5 novembre 1842,

Ont nommé, à cet effet, pour leurs plénipotentiaires, savoir:

Sa majesté le roi des Belges, les sieurs Henri de Brouckere, gouverneur de la province d'Anvers, membre de la chambre des représentans, chevalier de l'ordre Léopold;

Pierre-Olivier-Joseph Lesprit, inspecteur d'arrondissement des contributions directes, cadastre, douanes et accises;

Jean-François-Jeseph Catteaux-Wattel, membre de la chambre de commerce et du conseil communal d'Anvers, chevalier de l'ordre Léopold;

Louis Jacobs, ancien membre du congrès national, bâtonnier de l'ordre des avocats et membre du conseil communal d'Anvers;

Laurent Veydt, membre de la députation permanente du conseil provincial d'Anvers, chevalier de l'ordre du Sauveur de Grèce, décoré de l'ordre impérial du Sultan en brillans;

Henri-Joseph Orban, président de la chambre de commerce et du tribunal de commerce de Liége, chevalier de l'ordre Léopold et de l'ordre du Lion-Néerlandais;

Dieudonné Servais Joïris, membre de la chambre 1843
de commerce et du conseil communal de Liége;

Auxquels a été adjoint, comme secrétaire, le sieur Charles-Joseph-Edouard de Cuyper, greffier de la province d'Anvers.

Et sa majesté le roi des Pays-Bas, les sieurs Conrad-Jacques Gerbrand Copes van Hasselt, membre du conseil d'Etat, commandeur de l'ordre du Lion-Néerlandais;

Iman Boeye, conseiller d'Etat en service extraordinaire, chargé de la direction des divisions de droits d'entrée et de sortie, accises, navigation, etc., au département des finances, chevalier de l'ordre du Lion-Néerlandais;

Henri Van de Velde, référendaire au département de la marine, chevalier de l'ordre du Lion-Néerlandais;

Herman-Adrien Van Karnebeck, capitaine de frégate, aide-de-camp du roi, chevalier de l'ordre militaire de Guillaume, de l'ordre du Lion-Néerlandais, et de l'ordre de la Légion-d'Honneur;

Et Kryn Wagtho, membre des Etats provinciaux de la Zélande et bourgmestre de la ville de Tholen;

Auxquels a été adjoint, comme secrétaire, le sieur Corneille Le Clercq, référendaire au département des affaires étrangères.

Et lesdits plénipotentiaires, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des réglemens suivans, qu'ils ont signé en double original conjointement avec les secrétaires:

Règlement pour l'exécution de l'article 9 du traité du 19 avril 1839 et du chapitre II, section 1er, du traité du 5 novembre 1842, relativement à la navigation de l'Escaut et de ses embouchures.

Art. 1er. Le paiement du droit unique sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, fixé par l'article 9, § 3, du traité du 19 avril 1836, savoir: de 1 fl. 12 c. par tonneau, pour les navires qui, arrivant de la pleine mer, remonteront l'Escaut occidental pour se rendre en Belgique par l'Escaut ou par le canal de Terneuzen, et de 38 c. par tonneau des navires qui, arrivant de la Belgique par l'Escaut ou par le canal de Terneuzen, descendront l'Escaut occidental, pour se rendre dans la pleine mer, se fera à Anvers et à Ter-

1843 neuzen, aux bureaux de l'agent néerlandais, contre quittance conforme au modèle lettre A, annexé au présent règlement.

Art. 2. Ces bureaux, qui seront, autant que possible, situés à proximité des bassins, seront ouverts aux mêmes jours et heures, que ceux fixés par l'article 316 de la loi générale, du 26 août 1822 (*Journal officiel des Pays-Bas* n° 38).

Dans les cas extraordinaires ou d'urgence, l'agent ne se refusera pas, hors des jours et heures fixés pour l'ouverture de ses bureaux, à contribuer, en ce qui le regarde, à la prompte expédition des navires.

Art. 3. Le paiement se fera en monnaie ayant cours légal dans le pays où il devra avoir lieu, le franc calculé à 47 c. $\frac{1}{4}$ des Pays-Bas. Les monnaies inférieures à 50 centimes de Belgique, ou à 25 cents des Pays-Bas, ne seront toutefois admises que pour solde des fractions au-dessous de cette somme.

Art. 4. Le tonnage des navires sera calculé à raison de un mètre cube et demi, où une aune cube et demie, mesure des Pays-Bas, conformément au § 2 de l'art. 292 de la loi générale, du 26 août 1822, et d'après les instructions du 20 octobre 1819, n° 1, modifiées par celles du 20 février 1823, n° 173, et du 12 avril 1825, n° 40.

Quant au tonnage des bateaux à vapeur, il ne sera calculé que relativement à la partie de leur capacité destinée aux marchandises.

Pour établir cette capacité, on mesurera les parties de la cale destinée au chargement des marchandises, et l'on suivra dans ce mesurage le mode prescrit par les instructions précitées, sauf qu'au lieu du tiers stipulé dans l'instruction du 21 février 1823, il ne sera déduit qu'un sixième.

Art. 5. Tous certificats de jaugeage exprimant le tonnage des navires d'après les principes établis à l'article précédent, et délivrés par l'autorité compétente, en quelque pays que ce soit, seront exhibés aux agens néerlandais à Anvers ou à Terneuzen, et seront par eux admis pour servir de base à la perception du droit de navigation. Ces certificats ne seront valables que pendant le terme de deux ans, depuis la date de leur délivrance.

Art. 6. Il pourra néanmoins être procédé, contra-

dictoirement avec la partie intéressée, à la vérification 1843
du jaugeage du navire aux frais desdits agens, chaque fois que ceux-ci auront des motifs spéciaux et plausibles pour la requérir dans l'intérêt du tresor néerlandais.

Dans ces cas, la demande et l'opération seront faites en temps utile et de manière qu'il n'en résulte aucune entrave ni aucun retard, autres que ceux inséparables de l'opération.

Ces vérifications pourront réciproquement, et pour les mêmes motifs, être demandées par les parties payantes. Elles auront lieu alors aux frais de ces dernières et contradictoirement avec les agens néerlandais.

Dans tous les cas de désaccord entre les deux experts vérificateurs, il leur sera adjoint, pour les départager, un tiers expert, à désigner par le sort entre deux personnes présentées à cet effet de part et d'autre.

Les frais résultant de cette contre-expertise seront à la charge de la partie succombante.

Art. 7. La vérification dont il s'agit ne devant occasionner ni entraves ni retards, autres que ceux inséparables de l'opération, et ne pouvant se faire convenablement à Terneuzen, alors surtout que les navires sont chargés, aura lieu pour tous les navires, chargés ou sur lest indistinctement, dans les ports belges de déchargement ou de chargement.

Les frais de déplacement, comme les frais de jaugeage, sont à la charge de la partie qui aura demandé la vérification. Ces frais seront, les uns et les autres, calculés d'après le tarif annexé au présent règlement sous la lettre B.

Lorsqu'il s'agira de jauger pour la première fois un navire lancé en Belgique, l'administration des douanes préviendra les agens néerlandais respectifs, au moins deux jours d'avance, du jour et de l'heure des opérations du jaugeage, pour que ceux-ci puissent en faire reconnaître l'exactitude. Dans ce cas, les frais de déplacement seuls seront à la charge de l'agent néerlandais.

Art. 8. Pour les navires venant de la pleine mer et entrant en Belgique par le canal de Terneuzen, sans être munis de certificats de jaugeage conformes aux stipulations de l'art. 5, il sera fourni caution solvable au gré de l'agent pour une somme proportionnée au montant du droit de navigation, évalué approximativement par ledit agent.

1843 La caution sera déchargée, dans le délai d'un mois, moyennant paiement, sur présentation d'un certificat de jaugeage en due forme, délivré par l'autorité compétente.

Art. 9. Lorsqu'un navire de mer aura péri sur l'Escaut ou à son embouchure, avant d'avoir atteint le territoire de la Belgique ou la pleine mer, et que sa cargaison sera transportée en Belgique par des alléges, ou en mer par un autre navire, on observera, pour la fixation du droit de navigation, les dispositions suivantes:

Dans le premier cas, ce droit sera perçu sur le tonnage des alléges calculé conformément à l'art. 4 et par chaque voyage qu'elles feront; dans le deuxième cas, le droit perçu sera restitué, si les marchandises sauvées retournent en Belgique ou sont exportées par un autre navire assujetti au péage; si, au contraire, elles sont exportées par un navire non assujetti au péage, il n'y aura pas lieu à restitution du droit.

Art. 10. Le droit de navigation de l'Escaut sera payé *à l'agent des Pays-Bas* à Terneuzen, avant que le navire quitte le lieu, soit pour la pleine mer, soit pour le territoire belge, sauf le cas prévu à l'art. 8; et *à celui d'Anvers:*

1⁰ Pour les navires venant de la pleine mer, dans le délai d'un mois après leur arrivée ou passage à Anvers;

2⁰ Pour les navires allant à la pleine mer, avant leur départ.

Art. 11. Les navires partis de la Belgique pour la mer, et pour lesquels le droit de navigation aura été payé, ne seront pas sujets une deuxième fois au même droit, ni à la rentrée, ni à la sortie, s'ils rentrent de la mer par force majeure, et retournent dans un port belge où la force majeure et l'identité de la cargaison devront être dûment constatées.

Pour les navires rentrant en Belgique par le canal de Terneuzen, il sera fourni caution à la demande de l'agent, jusqu'à ce que les pièces justificatives lui aient été communiquées.

Art. 12. Seront exempts du droit unique stipulé à l'art. 1er, les navires de guerre, ceux uniquement employés à la pêche, les yachts et les navires d'agrément, ainsi que les bateaux à vapeur servant à la remorque (remorqueurs).

Art. 13. Si le droit avait été mal à propos payé 1843 en tout ou partie, soit par erreur, soit parce que le navire n'aurait pas pris la route qui l'assujettissait au péage, soit par toute autre circonstance, le porteur de la quittance ne pourra répéter ce qui aurait été indûment perçu, qu'endéans les six mois à dater du paiement.

Réciproquement, l'agent ne pourra recouvrer le paiement du droit dû qui n'auroit pas été payé, soit par erreur, soit parce que le navire aurait pris une route qui l'assujettissait au péage, soit par toute autre circonstance, qu'endéans les six mois à dater du jour que le droit aurait dû être payé.

Art. 13. Pour faciliter l'exécution de l'article précédent, le gouvernement belge fera remettre à l'agent néerlandais, à Anvers, la liste des navires de mer qui auront été déclarés en destination de la Belgique ou de la mer, pour autant que ces navires sont soumis au droit unique.

De son côté, le gouvernement néerlandais fera remettre au gouvernement belge la liste des navires munis de lettres de mer, ayant fait déclaration aux bureaux de Bath, Sas-de-Gand et Terneuzen, soit à l'entrée, soit à la sortie des Pays-Bas.

Les administrations de pilotage belge et néerlandais, à Flessingue, se communiqueront réciproquement la liste des navires qu'elles auront pilotés tant à l'entrée qu'à la sortie par mer.

Ces diverses communications se feront respectivement de quinzaine en quinzaine.

Art. 15. Il est entendu que, moyennant le droit unique mentionné à l'article 1er, il ne pourra, directement ni indirectement, être établi sur la navigation de la pleine mer en Belgique par l'Escaut occidental, et *vice versâ*, d'autres droits, péages ou indemnités quelconques, sous quelque titre que ce soit, sauf ce qui est réglé pour le pilotage et les fanaux.

Art. 16. Pour les bâtimens soumis au droit de navigation, il ne pourra être délivré aucun document à la sortie ni acte effectif ou négatif de décompte, qu'après qu'il aura été justifié du paiement de ce droit.

Les navires munis de lettres de mer, qui se déclareront à la sortie par les eaux intérieures des Pays-Bas, devront fournir caution du droit à la descente. Cette

1843 caution sera déchargée du moment que leur entrée par Bath aura été constatée.

Art. 17. Tout capitaine d'un navire assujetti au droit de navigation, venant de la Belgique pour se rendre à la pleine mer, devra être muni de la quittance de paiement à la descente, ou de la preuve du cautionnement dudit droit, pour être exhibé par lui au pilote chargé de le conduire en mer, lequel devra faire connaître à son administration la nature, la date et le numéro du document exhibé. A défaut de cette exhibition, le navire pourra être retenu en rade de Flessingue, de Rammekens ou de Terneuzen, jusqu'à ce qu'il soit justifié du paiement ou du cautionnement.

Il est défendu aux pilotes, à quelque administration qu'ils appartiennent, et ce, sous peine d'être personnellement responsables du montant du droit non payé, qui sera retenu sur leur salaire, de prêter leurs services pour conduire en mer un navire non muni de la quittance susmentionnée ou de la preuve du cautionnement fourni.

Art. 18. Tout navire venant de la pleine mer pour se rendre en Belgique, ou venant de la Belgique pour se rendre à la mer, pourra, si les vents, les glaces ou d'autres circonstances l'exigent, stationner librement dans toutes les eaux de l'Escaut occidental et de ses embouchures.

Art. 19. Les navires se rendant de la pleine mer en Belgique, et *vice versâ*, ne seront assujettis à aucune formalité par rapport aux douanes néerlandaises, durant le trajet de l'Escaut occidental et des embouchures, ou pendant le temps qu'ils y séjourneront.

La surveillance contre la fraude pourra être exercée par le gouvernement des Pays-Bas, tant sur les rives qu'au moyen d'embarcations sur ce fleuve même.

Si, après une expérience de deux années, l'insuffisance de ces moyens était démontrée, les deux gouvernemens s'entendraient pour aviser, d'un commun accord, à un mode de surveillance plus efficace, par l'adoption d'autres mesures les plus propres à mettre cette surveillance en harmonie avec les intérêts de la navigation, laquelle ne pourra, dans aucun cas, être exposée, de ce chef, à des entraves, frais ou retards.

Art. 20. Les navires, allant de la Belgique à la mer par le canal de Terneuzen et l'Escaut occidental

et *vice versâ*, seront exempts de toutes visites et formalités de la douane néerlandaise, à leur entrée, à leur sortie et pendant le parcours du canal de Terneuzen, sauf l'apposition des plombs ou scellés aux écoutilles et aux autres issues, ou la mise à bord de gardiens, dont le nombre ne dépassera pas celui de deux. 1843

Les gardiens participeront au feu, à la lumière et à la nourriture de l'équipage; mais il leur est défendu de recevoir aucune rétribution, indemnité ou salaire des capitaines.

Art. 21. Il est interdit aux navires venant de la mer pour se rendre en Belgique, et *vice versâ*, de communiquer directement ou indirectement avec les côtes et rives, dans d'autres endroits que ceux déterminés par le gouvernement des Pays-Bas, pour prendre charge ou décharger.

Toutefois, il sera loisible aux capitaines de se munir à terre des provisions dont ils auraient besoin pour l'usage de l'équipage ou du navire, et de s'y rendre pour demander ou recevoir des ordres, pourvu que le navire reste éloigné des côtes et rives, et que, dans ces cas, les communications ne se fassent qu'au moyen de chaloupes, soit à Flessingue, soit aux autres lieux désignés à cet effet par le gouvernement des Pays-Bas.

Le gouvernement des Pays-Bas fera connaître au gouvernement belge, dans le mois de l'échange des ratifications du présent règlement, les autres ports et endroits qu'il aura déterminés pour les communications prévues par cet article; si plus tard il jugeait convenable de faire à cet égard des changemens, il en informerait le gouvernement belge au moins un mois d'avance.

Art. 22. Toute communication avec les côtes ou rives non autorisée ou dans des endroits non désignés, et hors les cas de force majeure sera punie d'une amende à la charge du capitaine du navire. Cette amende sera de 50 à 100 fr., si la communication a eu lieu directement par le navire, et de 10 à 25 fr., si elle s'est faite au moyen de chaloupes ou autres embarcations.

Art. 23. Lorsque, pour cause d'avarie ou autre circonstance extraordinaire, un capitaine sera obligé de transborder des marchandises sur le fleuve ou à son embouchure, ou d'en décharger sur les rives et côtes, ces marchandises seront exemptes de tous droits d'entrée, de sortie ou de transit, pourvu que le capitaine

1843 se soit adressé préalablement aux employés des douanes les plus voisins, ou à leur défaut, à l'autorité locale la plus voisine, et qu'il se soumettre aux mesures que ces employés ou ces autorités jugeront nécessaires pour prévenir l'importation clandestine d'une partie de la cargaison.

Les mesures que le capitaine aurait prises de son chef sans en avoir préalablement averti les employés, ou en leur absence, ou à leur défaut, l'autorité locale, et sans attendre leur intervention, ne seront excusables qu'autant qu'il prouvera d'une manière incontestable que le salut du bâtiment ou de la cargaison en a dépendu.

Les marchandises déchargées quitteront le territoire des Pays-Bas, soit après avoir été rechargées dans le même navire d'où elles ont été retirées, soit au moyen d'alléges.

Art. 24. Toutes importations ou exportations de denrées et marchandises par les rives et côtes de l'Escaut occidental ou de ses embouchures, ainsi que tous allégemens ou transbordemens de denrées et marchandises pratiqués sur l'Escaut occidental ou ses embouchures sans que l'autorisation ait été obtenue ou que les formalités requises par l'article précédent, aient été observées, seront punis des peines prononcées par la législation des Pays-Bas, en matière de droits d'entrée, de sortie et d'accises.

Le capitaine ne pourra pas, dans ces cas, invoquer la liberté de la navigation de l'Escaut, pour mettre, soit sa personne, soit les denrées ou marchandises qu'il aurait importées, exportées, transbordées ou déchargées frauduleusement, à l'abri des poursuites dirigées contre lui de la part des employés des douanes, sans cependant qu'il puisse y avoir lieu à saisir, pour cause d'un pareil fait, le reste du chargement, qui n'aurait pas été l'objet de cette fraude, non plus que le navire, s'il n'a pas servi directement à l'importation ou à l'exportation frauduleuse, ni en général à sévir contre le capitaine d'une manière plus rigoureuse que ne l'ordonnent les lois générales en vigueur.

Art. 25. Toute tentative d'importation ou d'exportation frauduleuse par les rives et côtes de l'Escaut occidental et de ses embouchures, qui aura été manifestée par des actes extérieurs et suivie d'un commencement

d'exécution, si elle n'a été suspendue ou n'a manqué 1843
son effet que par des circonstances fourtuites ou indépendantes de la volonté de l'auteur, est considérée et punie comme l'importation ou l'exportation frauduleuse même.

Art. 26. Les navires venant de la Belgique par l'Escaut ou le canal de Terneuzen, qui, après avoir mis en mer seraient forcés, par suite de vents contraires, ou par toute autre cause de force majeure, de rentrer en rade de Flessingue, Rammekens, ou Terneuzen, sans avoir touché un autre port, seront affranchis de toute formalité par rapport aux douanes néerlandaises, autre que celle d'une déclaration indiquant les motifs de la rentrée. Cette déclaration devra se faire, endéans les 24 heures, aux bureaux de Flessingue ou de Terneuzen.

Faute de faire cette déclaration et de justifier, s'ils en sont requis, des motifs de la rentrée, les capitaines seront passibles des peines comminées, par la législation des Pays-Bás, contre ceux qui entrent en relâche forcée sans remplir les formalités prescrites par la loi.

Art. 27. Les navires arrivant de la mer et venant stationner en rade de Flessingue ou de Rammekens, pour y recevoir des ordres, ne seront assujettis, pendant le délai de trois fois vingt-quatre heures, à aucune formalité par rapport aux douanes. Si endéans ce délai, ils n'ont pas continué leur route par l'Escaut vers la Belgique, ils devront remplir les formalités prescrites par la loi à l'égard des navires entrant en relâche forcée dans les ports des Pays-Bas.

Art. 28. Les navires venant de la pleine mer pour se rendre en Belgique, et *vice versâ*, seront admis dans le port de Flessingue, en cas de relâche forcée, soit pour hiverner, soit pour y opérer un déchargement partiel ou total pour cause de force majeure.

Ils y jouiront de toute la protection et de tous les avantages qui sont assurés, par la législation en vigueur dans les Pays-Bas, aux bâtimens de toutes les autres nations, en se soumettant aux mesures de précaution contre la fraude prescrites par la même législation.

Il est expressément entendu que le séjour dans ce port ne donnera lieu à aucun droit d'entrée, de sortie ou de transit.

Art. 29. Les navires chargés de poudre à canon arboreront un pavillon rouge pour indiquer la nature de leur cargaison; ils resteront, autant que faire se

1843 pourra, éloignés des côtes et rives, et ne pourront, sans autorisation, mouiller devant les villes, villages ou forts situées sur les rives de l'Escaut ou de son embouchure, le tout sous peine d'une amende de 50 à 150 florins.

Les dispositions qui précèdent ne seront pas applicables aux navires qui n'auront à bord que les provisions ordinaires de poudre à canon pour leur usage particulier.

Art. 30. Le capitaine sera, dans tous les cas, responsable des amendes encourues pour contravention au présent règlement, par les gens de son équipage, sauf son recours contre ceux qui, par leurs faits ou omissions, y auront donné lieu.

Art. 31. Si, pour cause de contravention aux dispositions du présent règlement, il y a lieu à saisie de marchandises, denrées, navire, chaloupe ou autres embarcations, il sera accordé, sans retard, main-levée à la demande de la partie saisie, moyennant bonne et valable caution pour la valeur des objets saisis, et élection de domicile dans le royaume des Pays-Bas.

Cette caution sera convenue entre l'employé le plus élevé en grade dans l'endroit où la saisie aura été pratiquée, et celui à charge de qui elle a été faite.

Si les contraventions n'entraînent qu'une amende, le contrevenant obtiendra de continuer immédiatement sa route, en donnant caution pour le montant de l'amende et en faisant élection de domicile.

Art. 32. Toutes contestations au sujet du droit à percevoir sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, des navires allant da la pleine mer en Belgique, ou *vice versâ*, seront décidées en dernier ressort par des arbitres, sans qu'il puisse y avoir lieu à opposition, appel, pourvoi en cassation, ou requête civile contre le jugement arbitral.

Art. 33. Les arbitres sont nommés, l'un par l'agent chargé de la perception du droit de navigation, l'autre par la partie qui refuse le paiement du droit réclamé ou qui en demande la restitution.

En cas de refus de l'une des parties de nommer son arbitre, il est nommé d'office par le président du tribunal de première instance ci-après indiqué.

En cas de partage, les arbitres nomment un surarbitre, s'il n'est nommé par le compromis; si les arbitres sont discordans sur le choix, le surarbitre est nom-

mé, à la requête de la partie la plus diligente, par le président du tribunal de première instance dans le ressort duquel est située le bureau de perception. 1843

Art. 34. La nomination des arbitres peut se faire par acte notarié, ou sous signature privée, ou par procès-verbal devant les arbitres choisis.

L'acte de nomination des arbitres désignera, à peine de nullité, les objets en litige et les noms des arbitres.

Art. 35. Le siège du tribunal arbitral est dans la localité où est établi l'agent de la perception avec lequel la contestation est engagée. Relativement aux contestations dont il s'agit, le gouvernement néerlandais est représenté par l'agent de la perception et choisit domicile à son bureau.

Art. 36. La procédure est instruite sommairement, les parties remettent leurs pièces ou mémoires aux arbitres sans aucune formalité de justice; la partie en retard de remettre ses pièces et mémoires est sommée de le faire endéans les huit jours.

Art. 37. Le jugement arbitral est motivé; il est déposé, endéans les huit jours de sa date, au greffe du tribunal civil susindiqué; il est rendu exécutoire sans aucune modification et transcrit sur les registres, en vertu d'une ordonnance du président du tribunal.

L'opposition à l'ordonnance d'exécution et la demande de nullité de l'acte qualifié jugement arbitral pourront avoir lieu dans les cas et dans les formes tracés par les lois du pays où l'ordonnance aura été rendue.

Art. 38. Les navires pourront, même en cas de contestation, continuer leur voyage, sans retards ou entraves, pourvu qu'il soit fait élection de domicile dans la localité où est établi le bureau de perception, et qu'il soit fourni, contradictoirement avec l'agent, caution solvable ou suffisante pour le paiement du droit.

Art. 39. En ce qui regarde la nomination, l'acceptation, la récusation et la révocation des arbitres, les délais, formalités, frais et autres conditions de l'arbitrage, on suivra les lois sur la matière respectivement en vigueur dans le pays où le jugement arbitral sera rendu, pour autant qu'il n'y ait pas été pourvu ou dérogé par les dispositions qui précèdent.

Art. 40. Les dispositions du présent règlement ne seront applicables qu'aux navires venant de la mer pour se rendre en Belgique, ou *vice versâ*, et ne con-

1843 cerneront que la partie de l'Escaut occidental dont les rives appartiennent au gouvernement des Pays-Bas.

Anvers, le 20 mai 1843.

Signé:	De Brouckere.	Copes Van Hasselt.
	Lespirt.	Boeye.
	Catteaux-Wattel.	Van de Velde.
	L. Jacobs.	H.-A. Van Karnebeck.
	L. Veydt.	Kryn Wagtlio.
	Edouard de Cuyper,	C. Le Clercq,
	secrétaire.	secrétaire.

Annexe A. *Navigation de l'Escaut et de ses embouchures.*

Quittance No

Reçu pour le navire
capitaine
mesurant *tonneaux*
*suivant certificat de jauge n*o
allant à la mer
venant de la mer
la somme de *le* 18

F. L'agent chargé de la perception du droit de navigation de l'Escaut,

Vu pour être annexé au règlement de l'Escaut.

(*Suivent les mêmes signatures que ci-dessus.*)

Annexe B. — *Tarif des frais de vacation et de déplacement pour la vérification du jaugeage des navires assujettis au droit de navigation stipulé au § 3 de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839.*

	fr.	c.	fl.	c.
Vacation pour la vérification du jaugeage pour chaque expert.	2	12	1	00
Vacation pour les contre-vérifications en cas de désaccord entre les deux experts vérificateurs:				
Pour chaque expert.	2	12	1	00
Frais de déplacement pour chaque expert, pour la distance entre la résidence des agens néerlandais et les ports de chargement où le jaugeage sera effectué, par lieue et pour chaque expert.	1	00	0	48
Pour le retour, id. id.	1	00	0	48

Vu pour être annexé au règlement de l'Escaut,

(*Suivant les mêmes signatures*),

Règlement pour l'exécution de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839 et du chapitre II, section 1, du traité du 5 novembre 1842, relativement au pilotage et à la surveillance commune. 1843

Chap. Ier. — *De l'établissement et de l'administration des services de pilotage.*

Art. 1er. Il sera au choix de tout navire se rendant de la pleine mer en Belgique, ou de la Belgique en pleine mer, par l'Escaut ou le canal de Terneuzen, de prendre un pilote belge ou néerlandais; et il sera loisible, d'après cela, aux deux pays d'établir, dans tout le cours de l'Escaut et à son embouchure, les services de pilotage qui seront jugés nécessaires pour fournir les pilotes.

Les deux gouvernemens se procureront réciproquement toutes les facilités convenables, pour l'établissement sûr et commode de ces services.

Art. 2. Sans préjudice aux droits des deux gouvernemens résultant de l'article 9, §. 2, du traité du 19 avril 1839, le gouvernement belge pourra établir une administration de pilotage à Flessingue, et en détacher à Terneuzen tel nombre de pilotes que les besoins de cette station lui paraîtront réclamer, pour les navires allant de la mer à Anvers ou à Gand, et *vice versâ.*

De son côté, le gouvernement des Pays-Bas pourra établir une station de pilotes à Anvers pour le service des navires à la descente.

Ces établissemens seront légalement reconnus par les gouvernemens respectifs, qui leur accorderont aide et protection.

Art. 3. Celui des deux pays qui établira de nouveaux services de pilotage dans le cours de l'Escaut ou à son embouchure, en fera la notification à l'autre pays par l'intermédiaire des commissaires chargés de la surveillance commune.

Il lui donnera en même temps connaissance de tout ce qui pourra faire reconnaître et respecter les bateaux et les pilotes employés à ces services, et notamment des marques distinctives mentionnées aux articles 7 et 10.

Art. 4. Chacun des deux gouvernemens aura la faculté d'admettre, au pilotage de l'Escaut et de ses bouques, des pilotes de ses stations non situées sur ce

1843 fleuve, après qu'ils auront satisfait à ce qui est prescrit par l'art. 5. Dans ce cas, ces pilotes seront aussi brevetés comme pilotes de l'Escaut.

Les gouvernemens se communiqueront réciproquement, de la manière indiquée à l'art. 3, ces admissions et le signe adopté pour indiquer les bâtimens qui seront pourvus de semblables pilotes, comme aussi la marque distinctive des pilotes eux-mêmes.

Art. 5. Les pilotes, soit de mer, soit de rivière, pour pouvoir être admis, par l'une ou l'autre des deux administrations, au pilotage de l'Escaut et de ses bouques, devront remplir les conditions d'admission exigées par les règlemens en vigueur dans le pays auquel appartiendra l'administration.

Art. 6. Tout pilote, avant d'entrer en fonctions, devra s'engager par serment à se conformer strictement, dans son service, aux obligations qui lui sont imposées par le présent règlement, et à se conduire en bon, digne, honnête et fidèle pilote.

Il sera fait mention, sur le brevet, de la prestation de ce serment.

Art. 7. Pour être reconnus en leur qualité, les pilotes porteront une marque distinctive; la forme, les dimensions et les accessoires en seront déterminés par les règlemens de chaque pays.

Les pilotes, dans l'exercice de leurs fonctions, seront tenus de porter cette marque d'une manière ostensible et d'être munis de leur brevet, ainsi que des extraits des règlemens sur le service de pilotage.

Art. 8. Il est laissé à la prudence de chaque administration d'arrêter telles dispositions qu'elle jugera convenables, quant à la faculté de piloter de nuit, en observant toutefois ce qui est prescrit au chapitre IV. concernant le service sanitaire.

Art. 9. Les administrations respectives veilleront scrupuleusement à ce que les pilotes et autres individus attachés à leur service et chargés de piloter, ne s'abandonnent point à l'abus des liqueurs spiritueuses, mais surtout à ce qu'ils ne se permettent pas, étant en état d'ivresse, d'entreprendre le pilotage d'un bâtiment. Elles puniront rigoureusement les délinquans des peines prononcées par les règlemens pour ces cas.

Art. 10. Les bateaux pilotes porteront dans la partie supérieure de leur grande voile, sur les deux cô-

tés au-dessus de la bande du premier ris, le nom du lieu de leur station, visiblement peint en lettres noires de quatre décimètres de hauteur, ou, si la voile n'a pas assez de largeur, seulement la lettre initiale de ce nom, plus le numéro donné au bateau. Ce signalement sera répété sur l'arrière du bateau, et devra être repeint chaque année. 1843

Les bateaux pilotes arboreront, au haut de leur mât, un pavillon de quatre lés ordinaires de large et de trois mètres vingt centimètres de long, dans lequel sera cousu le même numéro, afin d'indiquer à quelle nation ils appartiennent. Ce pavillon sera rouge avec un numéro blanc pour les bateaux pilotes belges, et bleu avec un numéro blanc pour les bateaux pilotes néerlandais.

Ces bateaux pourront en outre arborer leur pavillon national.

Art. 11. Les bateaux, canots et autres embarcations servant uniquement à l'exploitation du pilotage, portant enseigne et légalement reconnus comme tels, seront exempts de tous droits de port, quai et autres quelconques imposés sur la navigation dans les deux pays.

Ces mêmes embarcations pourront monter et descendre la rivière de nuit comme de jour.

Art. 12. Les deux administrations de pilotage auront la faculté d'introduire en franchise de tous droits de douane et autres, dans leurs stations respectives, les cordages, voilures, avirons, câbles, chaînes, ancres et autres objets de ce genre appartenant au matériel du service de pilotage, pourvu que l'importation se fasse par des bateaux de ce service et que le déchargement soit justifié au moyen d'un certificat du chef de l'administration locale du pilotage, énonçant la nature et la quantité des objets importés. Ce certificat sera, avant le déchargement, présenté aux employés des douanes, qui y apposeront leur visa après en avoir reconnu l'exactitude.

Les objets ainsi introduits sur le territoire de l'un ou l'autre des deux pays, seront déposés dans un local séparé. Il en sera fait un inventaire sur lequel les mutations seront exactement annotées, de telle sorte que l'existant en magasin puisse toujours être reconnu par les employés de douanes qui, sur un ordre écrit

1843 de l'employé supérieur du lieu, se présenteront pour en faire le recensement.

Art. 13. Il sera tenu, dans les bureaux des deux pilotages, un registre où les capitaines pourront inscrire les plaintes qu'ils se croiront en droit de faire contre les pilotes. Les capitaines pourront aussi adresser leurs plaintes par écrit au chef de service du pilotage, qui les fera annexer au registre; il en sera donné connaissance aux pilotes inculpés, pour qu'ils puissent se justifier, et, au besoin, inscrire ou faire annexer leur défense au même registre.

Art. 14. Chacun des deux pays pourra prendre, à l'égard de son pilotage, telles dispositions particulières qu'il jugera utile dans l'intérêt du service et de la navigation, pour autant qu'elles ne dérogent pas au présent règlement et qu'elles ne constituent ni faveurs, ni immunités de nature à faire accorder la préférence à l'un des deux pilotages.

Chap. II. — *Des devoirs des pilotes et des obligations des capitaines.*

Art. 15. Les pilotes des deux nations se comporteront avec convenance, les uns envers les autres, dans l'exercice de leurs fonctions; ils éviteront soigneusement toute occasion de collision et tout sujet de plaintes mutuelles.

Il leur est recommandé de se porter mutuellement, le cas échéant, secours, aide et assistance.

Art. 16. Le signal d'appel d'un pilote sera, pour les bâtimens de l'État, le pavillon destiné à cet effet. Les bâtimens marchands, non pourvus de ce pavillon, hisseront leur pavillon national au tenon du mât de misaine, s'ils ont plus d'un mât, et au grand tenon, s'ils n'ont qu'un mât.

Les capitaines, pendant leur séjour en rade, ont la faculté d'adopter, de commun accord avec le chef des pilotes, un signal d'appel à convenir pour le bateau pilote.

Art. 17. Aucun pilote ne montera à bord d'un navire, pour le piloter, avant d'y avoir été engagé par le capitaine ou patron. Lorsque des pilotes des deux nations se présenteront en même temps pour offrir leurs services, ils attendront, avant de passer sur le navire, que le capitaine ou patron ait fait son choix entre eux.

Art. 18. Aussitôt que le pilote sera à bord d'un navire, il fera amener le pavillon d'appel, pour faire connaître que le bâtiment est déjà pourvu d'un pilote; faute de quoi il sera opéré, sur son salaire, une retenue de douze francs soixante-dix centimes (six florins) au profit de chaque pilote qui se sera présenté pour conduire le navire. 1843

Art. 19. Les pilotes seront tenus, en arrivant à bord, de faire constater, d'accord avec le capitaine, la hauteur où se trouve le navire.

Ils s'informeront de son tirant d'eau, de sa marche, de la longueur des semelles de dérive, s'il en a, ainsi que de ses qualités et défauts, afin de pouvoir se régler en conséquence pour la manoevre; ils ne pourront jamais s'excuser d'avoir ignoré ces particularités. Si les capitaines ne donnent pas ces indications avec la précision nécessaire; ils seront responsables des conséquences qui en résulteront.

Art. 20. Il est expréssement enjoint aux pilotes de se servir, autant que de besoin, de la sonde ou de veiller à ce qu'on en fasse usage, lorsqu'ils sont chargés de piloter des navires. Tout pilote qui n'aura pas observé cette mesure de précaution, et qui, par là ou par quelque autre négligence, aura occasionné quelque accident ou avarie au navire, pourra être poursuivi devant les tribunaux.

Dans tous les cas d'avaries graves arrivées au bâtiment par la faute du pilote, il ne lui sera alloué aucun salaire; l'administration en fera la restitution, si le droit de pilotage avait été payé à l'avance. Elle pourra également restituer la portion de ce droit qui lui revient.

Il en sera de même dans les cas prévus à l'art. 28.

Art. 21. Il est interdit aux pilotes de former aucune association, soit pour naviguer à bénéfice commun, soit pour partager le salaire de pilotage, acquis par l'équipage d'un bateau, avec celui d'un autre bateau. — Toutefois, lorsque des bateaux pilotes des deux nations, se trouvant ensemble en mer, dans les bouques ou dans la rivière, rencontreront ou découvriront des navires en détresse ou ayant besoin de secours, les pilotes auront la faculté de leur prêter concurrement aide et assistance; au besoin ils s'entendront pour déterminer lesquels des bateaux pilotes resteront

1843 sur les lieux pour donner les secours ultérieurs. Les salaires qui leur en reviendront comme aussi les salaires acquis, pendant cette circonstance, par ceux des bateaux susmentionnés qui auront été désignés pour servir d'autres bâtimens se trouvant en mer, pourront être partagés d'une manière égale entre les équipages de ces divers bateaux, en raison du nombre d'hommes dont ils seront composés.

Art. 22. Tout pilote conduisant un navire, aura soin, dès qu'il sera en vue de la station où il doit être relevé par un autre pilote, de faire arborer le pavillon d'appel, ainsi qu'il est prescrit à l'article 16, afin que le pilote du tour se prépare et n'occasionne aucun retard au navire.

Le pilote fera la manoeuvre convenable pour faciliter l'arrivée à bord de celui qui doit le relever.

Art. 23. Le pilote ne permettra pas qu'il soit mis du lest, des cendres ou des résidus de houille sur le pont, ou à portée d'être jetés à l'eau. Il s'opposera formellement à ce qu'il en soit versé dans les passes, rades, ports ou dans la rivière; et s'il s'aperçoit que, malgré sa défense, il en a été jeté à l'eau, il en rendra compte, aussitôt que possible, au chef de l'administration à laquelle il appartient.

Les pilotes qui négligeraient de faire immédiatement rapport de cette contravention, seront punis selon l'exigence du cas. Les capitaines délinquans seront punis d'une amende de cinquante francs ou vingt-trois florins soixante cents.

Il est défendu, sous la même peine, à tout capitaine de navire, d'embarquer, dans le cours du fleuve, du sable ou toute autre matière servant de lest, et d'augmenter ainsi le tirant d'eau de sont bâtiment.

Art. 24. Il est expressément enjoint aux pilotes de porter secours, par tous les moyens possibles, aux navires en détresse ou en danger, en observant toutefois ce qui est prescrit à l'art. 25.

Il leur est défendu de faire au préalable, pour cet objet, aucune stipulation de salaire, ou d'exiger aucune promesse, lesquelles, en tous cas, seront nulles.

Néanmoins une récompense extraordinaire est due, par le capitaine du navire, aux pilotes et à leurs aides qui auront sauvé d'un péril imminent, à l'aide d'un ou de plusieurs bateaux pilotes, un navire démâté,

privé de son gouvernail ou de ses ancres, ou ayant 1843
d'autres avaries graves.

Cette récompense, toujours proportionnée aux travaux qu'ils auront faits et aux dangers qu'ils auront courus, sera, autant que possible, réglée de gré à gré, entre les parties intéressées, par l'intervention de l'administration à laquelle appartiennent les pilotes, et par les commissaires permanens, dans le cas de concours des pilotes des deux pays.

Les capitaines ayant besoin de secours ne pourront refuser les pilotes de l'une ou l'autre des deux nations, qui se seront présentés les premiers pour les secourir.

Art. 25. Il est sévèrement interdit à tous pilotes, pêcheurs et autres marins, de monter, sous quelque prétexte que ce soit, à bord d'un navire, même en détresse, à moins d'y être autorisés par le capitaine ou par les gens de l'équipage qui seraient restés à bord.

Les susdits pilotes, pêcheurs ou autres marins se garderont surtout de mettre la main aux mâts, cordages ou autres agrès, et de s'arroger aucune autorité quand même le bâtiment serait échoué ou rempli d'eau, sans en avoir obtenu l'autorisation expresse du capitaine ou des gens de l'équipage restés à bord. Sans cette autorisation, les pilotes ou autres individus appelés ne pourront se permettre de démonter les écoutilles, de débarquer et transporter des objets qui se trouvent à bord.

Art. 26. Tout pilote sera tenu de demander aux capitaines ou commandans des navires qui arrivent, s'ils ont de la poudre à canon à bord et en quelle quantité; il en fera immédiatement rapport, s'il y a lieu, au capitaine du port de sa destination, sans préjudice des obligations imposées par les lois sur le transport des poudres à tirer.

Les pilotes seront tenus, en outre, d'avertir les capitaines qu'avant d'entrer en rivière ou en rade, ils aient à faire ôter la charge à boulet ou autres projectiles des bouches à feu, dont leurs bâtimens pourraient être armés.

Art. 27. Il ne pourra passer à bord d'un navire qu'un seul pilote, à moins que, pour plus de sûreté, le capitaine n'en demande expressément un second, pour lequel il ne sera dû que la moitié du droit de pilotage.

1843 La demande du capitaine devra être constatée par écrit.

Art. 28. Sous peine d'encourir la retenue prévue à l'art. 20 et sans préjudice des peines à leur infliger par les tribunaux compétens, les pilotes ne pourront quitter le navire qu'ils conduisent, sans le consentement du capitaine, avant qu'il soit en sûreté là où ils sont obligés de le conduire.

Il leur est de même interdit d'abandonner les navires allant à la mer, avant qu'ils soient au-delà des dangers ou des dernières bouées.

Les capitaines, de leur côté, ne peuvent retenir les pilotes au-delà du passage des dangers, ainsi qu'au-delà de l'endroit où ceux-ci doivent les conduire.

Art. 29. Lorsqu'un pilote à bord d'un navire destiné pour la Belgique, ne sera plus qu'à une lieue (de vingt au degré) de distance de la dernière bouée de la passe de l'Escaut occidental par laquelle il veut entrer, il fera arborer à ce navire son pavillon national, mais non au haut du mât, où s'arbore le signal d'appel d'un pilote. De même, au passage de chaque station de pilotage de l'un ou de l'autre pays, tant à la remonte qu'à la descente de la rivière, le navire devra arborer son pavillon national.

Les capitaines auront à se conformer à ces dispositions.

Art. 30. Tout pilote conduisant un navire venant de la mer, sera tenu, si le capitaine lui en fait la demande, de le conduire directement en rade de Rammekens.

De même les navires à la descente qui voudront aller stationner, soit en rade de Flessingue, soit à Rammekens, pour y attendre un vent favorable à la sortie, y seront conduits directement par les pilotes de rivière.

Dans l'un comme dans l'autre cas de conduite directe du navire en rade de Rammekens, il n'y aura pas lieu à augmentation de droit.

Art. 31. Les capitaines et leurs équipages doivent traiter les pilotes avec égards.

Pendant leur séjour à bord, les capitaines seront tenus de leur fournir gratis la nourriture nécessaire et de pourvoir à leur logement.

Ils s'abstiendront particulièrement de les entraver

dans l'exercice de leurs fonctions; si cependant les capitaines agissent contrairement aux indications du pilote et que celui-ci déclare, en présence de l'équipage, qu'il ne répond plus de la sûreté du navire, ils seront, dès ce moment, responsables de tous accidens quelconques. A son retour, le pilote en fera rapport au chef du pilotage de sa station. 1843

Art. 32. Les capitaines, à l'entrée comme à la sortie, sont tenus de remplir et de signer le certificat que leur présentera le pilote, constatant qu'ils ont été dûment pilotés.

Ce certificat sera conforme au modèle arrêté par les règlemens du pays auquel appartient le pilote.

Si le bâtiment a été mal piloté, ou s'il a touché, le capitaine devra en faire mention sur le certificat.

Art. 33. Les pilotes sont obligés de veiller à ce que, autant que faire se pourra, les ancres abandonnées soient convenablement garnies de bouées et d'orins.

Immédiatement après leur retour, ils feront rapport de cet abandon à leur administration, qui en donnera, s'il y a lieu, connaissance à l'administration du pays dans les eaux duquel se trouvent les ancres. Cette administration se chargera de faire lever ces ancres, si les intéressés ou les personnes à ce commises par eux ne l'ont pas fait dans les quinze jours; même après ce délai, les intéressés pourront encore faire lever leurs ancres aussi long-temps que l'administration du pilotage ne se sera pas mise en devoir de le faire. Si des ancres non réclamées par les ayans-droit sont accidentellement levées dans les eaux néerlandaises par des pilotes belges, ceux-ci seront obligés de les délivrer à l'administration maritime des Pays-Bas, pourvu qu'il soit reconnu que ces ancres proviennent d'elle, et dans le cas contraire, aux fonctionnaires néerlandais de l'administration de sauvetage des épaves.

Dans l'un et l'autre cas, lesdits pilotes obtiendront la récompense à laquelle ils ont droit.

Réciproquement, si des pilotes néerlandais ont accidentellement levé des ancres non réclamées par les ayans-droit, dans les eaux de la Belgique, ils en feront la délivrance à l'autorité compétente de ce pays, contre la récompense fixée à cet effet.

Art. 34. Les administrations des deux pays veilleront à ce que les pilotes sondent de temps à autre les

1843 passes de l'Escaut et de son embouchure pour se tenir exactement au courant des variations des profondeurs ainsi que de la configuration des bancs. Cette opération devra surtout avoir lieu après de grandes tempêtes et à la suite des grandes marées de l'équinoxe.

De même les pilotes porteront leur attention sur les bouées et balises, et dans le cas où ils remarqueront que les passes sont changées, ou que des bouées ou balises ont disparu ou sont mal placées, ils en donneront connaisance immédiate aux employés supérieurs de la station à laquelle ils appartiennent.

Les pilotes seront également chargés d'observer les feux des côtes et autres, et de porter à la connaisance de leurs supérieurs le résultat de leurs observations.

Chap. III. — *Du paiement des droits de pilotage, de séjour et autres.*

Art. 35. Tout capitaine ou patron de navire, se rendant de la pleine mer en Belgique, ou de la Belgique en pleine mer, par l'Escaut ou le canal de Terneuzen, ne se trouvant pas dans les cas exceptionnels prévus par l'article 48, sera tenu de prendre un pilote de l'un ou de l'autre des deux pays, sous peine de répondre de toutes les conséquences de son refus. S'il ne prend pas un pilote qu'il a été à même de se procurer, il n'en sera pas moins tenu au paiement des droits établis par le tarif, lesquels seront partagés, par moitié, entre les administrations des deux pilotages.

La même disposition s'appliquera au cas où un capitaine, après avoir refusé le pilote qui se présentait à lui pour faire choix d'un pilote de l'autre nation, n'aura pas trouvé de pilote de cette dernière nation.

Tous navires entrant dans l'Escaut et n'ayant pas une destination déterminée et définitive pour un port néerlandais, seront censés se rendre en Belgique.

Art. 36. Le droit de pilotage, sauf les cas exceptionnels prévus au présent règlement, sera payé conformément au tarif annexé au présent règlement, en raison du tirant d'eau des navires et d'après les saisons d'hiver et d'été.

La saison d'hiver commence au premier octobre et celle d'été au premier avril, de manière que le pilotage d'été sera payé pour une course commencée avant le

premier octobre, et celui d'hiver pour une course entreprise avant le premier avril. 1843

Les bâtimens qui, se trouvant dans la Manche ou dans le Pas-de-Calais, prendront un pilote pour être conduits aux stations de l'Escaut de l'un ou de l'autre pilotage, auront à payer moitié en sus du droit de pilotage ordinaire de la mer à Flessingue, plus soixante-trois francs cinquante centimes ou trente florins, quelque soit le tirant d'eau du navire.

Les droits de pilotage seront les mêmes pour les navires de toutes les nations.

Art. 37. Le tirant d'eau d'après lequel se réglera le droit de pilotage, sera constaté aux stations respectives d'Anvers, tant pour les navires partant de là pour la mer, que pour ceux qui viennent de la mer, en destination de ce port.

Le tirant d'eau des bâtimens destinés pour Gand sera pris aux stations de Terneuzen; quant à ceux qui seront destinés pour un port belge en amont d'Anvers, ou qui en viendront, ce tirant d'eau sera constaté à leur passage devant Anvers.

Cette opération se fera dans divers lieux en présence du capitaine ou de son second, et par un mesureur préposé à cette fin par l'administration du pilotage auquel appartient le pilotage. Elle aura lieu, autant que faire se pourra, dans une eau tranquille, et il sera payé de ce chef un droit de 53 centimes (25 cents) par navire.

Les administrations de pilotage des stations de mer se rapporteront réciproquement à la déclaration que leur fourniront les pilotes de rivière, quant au tirant d'eau constaté à Anvers ou à Terneuzen des navires destinés pour la mer.

Art. 38. Si, pendant la course de pilotage, le bâtiment se trouve dans la nécessité de charger ou de débarquer des marchandises, le droit de pilotage sera calculé sur le tirant d'eau qu'aura eu le navire, après avoir chargé ou avant d'avoir débarqué ces marchandises.

Art. 39. Les capitaines ou patrons de navires prenant des pilotes hors des bouques, paieront le droit de pilotage entier. S'ils n'ont pas voulu faire usage des pilotes stationnés hors des bouques, ils n'en paieront pas moins le droit entier.

S'il ne se trouve point de pilote hors des bouques,

1843 ou s'il est démontré que les capitaines ou patrons ont été dans l'impossibilité d'employer leurs services, aucun droit de pilotage ne sera dû. Si des capitaines sont parvenus jusqu'en deçà de la dernière bouée sans avoir rencontré un pilote, et qu'ensuite ils en prennent un à leur service, ils seront tenus de payer la moitié du droit total de pilotage. S'ils ne font pas usage des pilotes qui se présentent à eux en deçà de la dernière bouée, ils n'en paieront pas moins la moitié du droit.

S'il est prouvé que le capitaine ou patron d'un bâtiment n'a point trouvé de pilote en deçà de la dernière bouée ou qu'il a été dans l'impossibilité de s'en servir, il sera exempt du paiement du droit.

Art. 40. Les pilotes ne pourront exiger une plus forte somme que celle portée au tarif. S'il leur avait été payé davantage, il serait fait restitution des sommes perçues en trop, sans préjudice des peines à leur infliger, s'il y a lieu.

Pareillement, il leur est interdit de réclamer aucune gratification sous quelque prétexte que ce soit. Si, par suite de services extraordinaires, les pilotes ont mérité une récompense, elle sera fixée de la manière prescrite à l'article 24.

Art. 41. Si des pilotes appartenant à d'autres localités, et admis en même temps au pilotage de l'Escaut, y conduisent un navire, il leur sera payé par le capitaine ou patron, outre les droits de pilotage, des frais de voyage à raison de 1 franc ou 47 cents par lieue (de 20 degrés) de distance entre l'endroit où le navire aura été amené et leur résidence.

Art. 42. Les bâtimens qui, ayant été pilotés à la sortie, seront obligés de revenir, endéans les 24 heures, en relâche forcée, dans le port d'où ils ont appareillé, ou seulement de rentrer dans la rivière, après avoir mis en mer, sans avoir rompu charge, ne paieront au même pilotage, tant à la rentrée qu'à la second sortie, que les trois quarts du droit.

Dans ce cas, l'administration de l'autre pilotage aura la faculté de ne percevoir aussi que les trois quarts du droit.

Art. 43. Si un bateau pilote, soit par le mauvais temps, soit par d'autres circonstances, n'a pu faire passer de pilote à bord d'un bâtiment, mais l'a néanmoins piloté en naviguant avec lui, le droit de pilotage en entier sera dû.

Tout navire qui, n'ayant pas de pilote à bord, est cependant piloté par un bâtiment sous voile à bord duquel se trouve un pilote, ne paiera que les trois quarts du droit de pilotage. 1843

Art. 44. Outre la table et un logement convenable, tout pilote aura droit à 4 francs 23 centimes ou 2 florins par jour, dans les cas suivans:

1° Lorsqu'un capitaine se décidera, pour la sûreté de son navire, à prendre ou à conserver à bord un pilote;

2° Lorsque le pilote, ayant achevé sa course de pilotage, sera empêché par le gros temps de quitter en rade le bord du navire;

3° Lorsqu'un bâtiment, pendant sa course de pilotage, échouera ou sera retenu par les gros temps ou autres accidens, sans qu'il y ait de la faute du pilote, mais seulement dans le cas où la durée de ce séjour forcé dépassera trois jours, le paiement des frais de séjour ne devenant obligatoire qu'à dater de la quatrième journée;

4° Lorsqu'un capitaine, ayant déjà le pilote à bord, différera de mettre à la voile, quoique les circonstances permettent son départ;

5° Lorsque les pilotes seront forcés de rester en quarantaine avec des navires; dans ce cas, la rétribution de quatre francs vingt-trois centimes ou deux florins sera exigible du moment où le pilote de mer, resté à bord, aurait dû être relevé; et il lui sera de plus alloué, à titre de frais de route, pour son retour à sa station, soixante-quinze centimes ou trente-six cents par lieue (de vingt au degré);

6° Lorsque, par suite de son fort tirant d'eau, un bâtiment se trouvera forcé d'alléger, ou que pendant sa course de pilotage il s'arrêtera pour embarquer encore des marchandises;

7° Lorsqu'un pilote n'aura pu être débarqué et que le capitaine, par suite du temps ou de vent, se trouvera dans l'obligation de le mener en mer avec lui; dans ce cas, si le séjour du pilote à bord se prolonge au-delà d'un mois, il n'aura plus droit qu'à trois francs ou un florin quarante-deux cents par jour.

Le capitaine est tenu de débarquer sans frais le pilote, dès que l'occasion s'en présentera, et de lui payer, pour frais de route et de nourriture jusqu'au lieu de

1843 sa station, un franc (quarante-sept cents) par lieue (de vingt au degré); s'il le dépose dans un port de sa nation, deux francs douze centimes (un florin) par lieue; s'il le dépose en pays étranger, un franc (quarante-sept cents) par lieue si ce pilote passe en mer à bord d'un bâtiment se rendant au port d'où dépend le pilote, et deux francs douze centimes (un florin) s'il se rend dans un autre port de la nation à laquelle il appartient.

Les pilotes de rivière qui conduiront les navires de Flessingue à Terneuzen ou à Anvers, et *vice versâ*, n'auront droit à aucune indemnité pour frais de retour.

Art. 45. Si un capitaine a engagé un pilote et que plus tard il le congédie, ou que, sans en être empêché par les vents contraires, il tarde à mettre à la voile, le pilote aura droit à quatre francs vingt-trois centimes ou deux florins par jour, à partir de celui où il aura été retenu jusqu'au jour où il aura été congédié, ou jusqu'à celui où le navire aura pu appareiller.

Art. 46. Si, par suite de circonstances imprévues, telles que vents contraires, mauvais temps, avaries, gelées, charriage de glaces, un pilote se trouve dans l'impossibilité d'atteindre le terme de sa course, soit en allant à la mer sans être arrivé en travers de la dernière bouée, soit en naviguant sur la rivière, et qu'il soit obligé, de l'aveu du capitaine, de retourner au point de départ, le droit de pilotage sera payé en raison de la distance parcourue. Cependant, si, en sortant, le navire est arrivé en travers de la dernière bouée et qu'il soit contraint de revenir, il sera payé la moitié du droit de pilotage fixé par le tarif pour la sortie.

Art. 47. En cas de charriage de glaces, le droit de pilotage sera double.

Il est bien entendu que *charriage de glaces* signifie non pas l'existence de quelques glaçons flottans, mais d'une quantité de glaces assez considérable pour que la marche des navires en soit sensiblement entravée et qu'il en résulte quelque danger pour la course de pilotage.

Il sera également payé double droit de pilotage, pour les navires très-difficiles à gouverner faute d'une quantité suffisante de lest, ou par quelque avarie au gouvernail ou aux agrès, laquelle, sans compromettre sérieusement le navire, rend le pilotage beaucoup plus dangereux.

L'appréciation des cas dont il s'agit au présent ar-

ticle, est laissé à l'arbitrage de l'administration du pilotage auquel appartient le pilote. 1843

Art. 48. Ne seront pas soumis à l'obligation de prendre un pilote:

1° Les bâtimens de guerre;

2° Les navires ou bâtimens de mer sur lest dont le tirant d'eau n'atteint pas quinze décimètres;

3° Les navires faisant le cabotage dans le fleuve;

4° Les navires ou bateaux des deux nations faisant la pêche du hareng, de la morue ou du poisson frais, ou servant au transport de la marée fraîche ou du poisson salé.

Si les patrons des bâtimens de cette dernière catégorie préféraient se servir d'un pilote, ils paieront la moitié du droit fixé.

Art. 49. Il ne sera perçu aucun droit ou aucune autre somme relatifs au pilotage, sans qu'il en soit délivré quittance dûment signée aux capitaines ou à leurs consignataires.

Art. 50. Afin d'assurer aux administrations respectives le paiement des droits de pilotage, les receveurs des douanes ne délivreront aux capitaines ni décharge, ni déclaration de sortie aussi long-temps qu'ils n'auront pas payé ces droits, tant pour l'entrée que pour la sortie, ou fourni caution satisfaisante au profit de qui il appartiendra.

Si un capitaine ayant fait choix d'un pilote de l'un des deux pays pour le conduire jusqu'en mer, se décidait, avant de mettre en mer, à prendre un pilote de l'autre pays, il en fera la demande ou l'appel conformément à l'article 16. Dans ce cas, le droit payé ou cautionné pour le pilotage de mer passera en faveur de l'administration qui aura fourni le pilote, et ce sur la production du certificat exigé par l'art. 32.

Art. 51. Les capitaines auront la faculté de former, dans le délai de six mois après le paiement du droit, toutes les réclamations qu'ils jugeront convenables pour obtenir la restitution de ce qu'ils croiraient avoir été indûment perçu.

Réciproquement, l'administration du pilotage pourra réclamer des capitaines ce qui n'aurait pas été payé, soit par erreur, soit par toute autre circonstance, endéans les six mois à dater du jour que le droit aurait dû être payé.

1843 Chap. IV. — *Service sanitaire.*

Art. 52. Le régime sanitaire appliqué aux provenances suspectes sera, autant que possible, le même pour les deux pays. Les commissaires chargés de la surveillance commune se communiqueront réciproquement, aussitôt qu'ils leur auront été notifiés, tous les arrêtés ou instructions de leurs gouvernemens respectifs déterminant les pays dont les provenances par mer doivent être habituellement ou temporairement considérées comme suspectes de contagion, ainsi que les mesures de précaution que chacun des deux gouvernemens aura jugé convenable de prendre à l'égard de ces provenances.

Art. 53. En conséquence de ce qui aura été statué par le gouvernement de l'un et de l'autre pays, des ordres seront donnés aux pilotes des deux nations, par les administrations auxquelles ils appartiennent, pour qu'ils aient à se conformer aux dispositions de l'art. 54, à l'égard de tous bâtimens arrivant de pays dont les provenances sont déclarées soumises à un régime sanitaire quelconque, soit par les deux gouvernemens, soit seulement par l'un d'eux. Si les navires sont destinés pour Anvers, il sera loisible au gouvernement néerlandais de les faire accompagner, sur son territoire, d'un garde de santé. Il lui sera également loisible de faire rester à bord le pilote de mer, jusqu'à l'admission à libre pratique par l'autorité belge. Cependant, au cas où le bâtiment n'est sujet à quarantaine qu'en Néerlande ou bien seulement en Belgique, le pilote, s'il appartient au pilotage néerlandais, sera débarqué en rade de Flessingue, pour, dans le premier cas, y être assujetti aux mesures sanitaires jugées convenables.

Les navires destinés pour la Belgique, par le canal de Terneuzen, subiront, en rade de Rammekens, ou dans tout autre endroit sûr et commode à convenir, les mêmes mesures de quarantaine ou d'observation auxquelles seront assujettis les bâtimens destinés pour la Néerlande; et si, en raison de leur provenance, ils n'ont qu'à subir la simple visite sanitaire, elle aura lieu à leur passage devant Flessingue avec toute la promptitude possible. Toutefois, il sera facultatif aux bâtimens se rendant en Belgique par le canal de Terneuzen, d'aller de préférence à la station belge sur l'Escaut purger la quarantaine qu'ils auraient dû subir dans les Pays-Bas,

après quoi ces bâtimens pourront passer librement par le susdit canal. 1843

Art. 54. Tout pilote, pêcheur ou autre marin, avant de passer à bord d'un navire qui se trouve en mer, ou qui en vient, soit à l'effet de le piloter, soit pour tout autre motif, est tenu de le hêler et de s'enquérir de son nom, de celui du capitaine, du port d'où il vient et du lieu de sa destination, ainsi que de toutes autres circonstances qu'il importe de connaître. Si le navire vient d'un pays considéré comme suspect de contagion d'après les lois et arrêtés de l'un ou de l'autre gouvernement, le pilote qui le conduira, soit en naviguant devant lui, soit après être monté à bord, aura soin de faire hisser immédiatement le pavillon de quarantaine décrit à l'article 55. S'il est destiné pour Anvers, le pilote, à son arrivée devant Flessingue, se conformera à ce qui est prescrit par l'art. 56 pour faciliter l'accompagnement du navire par un garde de santé, et le bâtiment, muni de son pilote de rivière, pourra immédiatement continuer sa route pour la station belge destinée aux visites et précautions sanitaires.

Si le navire se rend en Belgique par le canal de Terneuzen, le pilote de mer le conduira directement, soit à la station néerlandaise de quarantaine indiquée à l'art. 53, soit à la station belge, conformément à la stipulation du même article, à moins que le bâtiment ne doive être soumis qu'à la simple visite d'observation en rade de Flessingue.

Tout pilote, soit de mer, soit de rivière, conduisant un navire venant d'endroits suspects sous le rapport sanitaire, empêchera, pendant sa course de pilotage, toute communication avec ce bâtiment. Faute par lui d'observer scrupuleusement les mesures de précaution prescrites, il sera puni, selon l'exigence des cas, sans préjudice des peines prononcées par les lois et arrêtés concernant le service sanitaire.

La même disposition est applicable à tout pêcheur ou marin faisant fonction de pilote.

Les capitaines seront tenus, en tout ce qui les concerne, de se conformer exactement aux dispositions du présent article.

Art. 55. Le signal de quarantaine consiste en un pavillon jaune, arboré au grand tenon.

Les navires qui sont dépourvus de ce pavillon feront

1843 flotter leur pavillon national dans les haubans du petit perroquet ou du petit hunier; s'ils n'ont qu'un mât, ce pavillon sera arboré dans la partie supérieure des bas-haubans.

Art. 56. Les navires arrivant de la pleine mer pour se rendre à Anvers par l'Escaut occidental, et venant d'endroits suspects sous le rapport sanitaire, ayant la faculté de continuer leur route sans entrave ni retard, accompagnés d'un garde de santé, les pilotes sont tenus de commander ou de faire commander les manoeuvres les plus convenables à cet effet. Si, nonobstant lesdites manoeuvres, le garde de santé ne se présente pas, les susdits navires pourront continuer leur route pour leur destination.

Art. 57. Les frais et formalités relatifs aux mesures de quarantaine, ainsi qu'aux visites d'observation auxquelles les bâtimens se rendant en Belgique par le canal de Terneuzen sont assujettis dans les eaux néerlandaises, seront les mêmes que pour les navires en destination des ports néerlandais.

Chap. V. — *Du contentieux et de la juridiction.*

Art. 58. Les contestations relatives aux droits de pilotage, salaires et indemnités des pilotes, seront, autant que possible, terminées à l'amiable par l'intervention des chefs respectifs du pilotage.

Dans le cas où les efforts de ces derniers seraient infructueux, les parties seront engagées par tous les moyens possibles de persuasion à soumettre la décision de leurs différends à des arbitres.

En cas de refus d'arbitrage, ces contestations seront jugées par le tribunal de commerce dans le ressort duquel est le siége de l'administration à laquelle les pilotes appartiennent. Si les contestations intéressent les deux pilotages, elles seront décidées par le tribunal de commerce d'Anvers. Si l'une des deux administrations seulement veut contester, les frais seront à sa charge exclusive; dans le cas contraire, les frais et les conséquences seront supportés en commun.

Art. 59. Les contraventions au présent règlement commises par les pilotes ou autres personnes employées au service du pilotage, seront jugées et punies d'après les dispositions de la loi du 6 mars 1818, par le tribunal correctionnel dans le ressort duquel est le siége principal de l'administration à laquelle appartiendront

les contrevenans, sans préjudice des peines de discipline que chaque administration pourra infliger à ses pilotes. 1843

Les amendes infligées à l'équipage d'un bateau pilote seront supportées proportionnellement par tous les hommes qui en font partie, en raison de la quote-part attribuée à chacun d'eux dans les salaires de pilotage.

Art. 60. Les contraventions au présent règlement commises par les capitaines ou patrons de navire et leurs équipages, pour lesquelles aucune peine spéciale n'a été prononcée, seront punies, selon la gravité des cas, d'une amende de 20 à 100 francs ou 9 florins 45 cents à 47 florins 25 cents. Lesdites peines, ainsi que celles spécialement déterminées au présent règlement seront infligées par le tribunal correctionnel du port de départ ou d'arrivée en Belgique.

Art. 61. Une expédition de tous les jugemens et arrêts rendus, en matière de pilotage, par les tribunaux et cours de l'un des deux pays, sera adressée au Gouvernement de l'autre pays pour autant que celui-ci ait intérêt à les connaître.

Chap. VI. — *Dispositions générales.*

Art. 62. Sauf les cas prévus ci-après, il est interdit à quiconque n'est pas breveté en qualité de pilote, aux termes du présent règlement, de se présenter aux navires en quelque occasion que se soit pour les piloter, et surtout d'y remplir les fonctions de pilote.

Tout individu non pourvu de brevet, qui n'observerait pas les dispositions du présent article, et par la faute duquel un navire aurait éprouvé quelque accident ou avarie, sera puni, suivant l'exigence du cas, de la manière que le serait un pilote breveté, et le droit du pilotage qu'il aurait reçu sera restitué pour être partagé par moitié entre les deux pilotages.

Toutefois, il est permis aux pêcheurs et autres gens de la mer, lorsqu'aucun bateau pilote n'est en vue, de piloter les navires à l'entrée, pourvu que les capitaines désirent faire usage de leurs services.

Tout capitaine piloté par un pêcheur ou autre marin, sera tenu, dès qu'un pilote breveté se présentera, de le prendre à son bord; s'il s'y refuse ou s'il fait ou ordonne des manoeuvres pour esquiver le bateau pilote, il sera passible du droit de pilotage comme si le pilote l'eût conduit.

1843 Art. 63. Les pilotes non admis au pilotage de l'Escaut ou autres gens de mer qui, en conformité de l'art. 62, auraient entrepris de piloter un navire dans les passes de ce fleuve, seront tenus de faire les manoeuvres convenables pour faciliter l'arrivée à bord du pilote qui se présenterait pour les remplacer, et ce sous peine de la retenue de leur salaire au profit de ce même pilote et de la caisse de pilotage.

Art. 64. Tout pêcheur ou marin qui aura piloté un navire est tenu d'en donner connaissance aux chefs respectifs des stations de pilotage où il aura abordé.

Art. 65. Il est défendu à tous pêcheurs ou gens de mer d'arborer le pavillon distinctif des pilotes de l'un ou de l'autre pays ou tout autre pavillon qui y ressemble.

Art. 66. Toutes épaves, tous navirés et bâtimens abandonnés, seront fidèlement délivrés par les pilotes aux fonctionnaires préposés, à cet effet, dans le pays dans les eaux duquel ces épaves auront été trouvées. Si elles sont rencontrées en mer, la délivrance s'en fera par les pilotes à l'autorité de leur pays, et au cas de concours dans les opérations de sauvetage par les pilotes des deux nations, les épaves seront délivrées à l'autorité du lieu où, d'après les circonstances, on pourra les conduire avec le plus de facilité et de promptitude.

Les pilotes pourront faire valoir leurs droits à la récompense de sauvetage, qui sera fixée le juge si les parties ne peuvent en convenir.

Chap. VII. — *De la surveillance commune.*

Art. 67. La surveillance commune, ainsi qu'elle se trouve définie au § 2 de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839, sera applicable tant à ce qui existe qu'à ce qui sera établi ultérieurement. Elle sera exercée, soit conjointement, soit séparément, par les commissaires institués à cette fin, et de la manière déterminée ci-après.

Art. 68. Les commissaires se réuniront au moins une fois par trimestre, alternativement à Anvers et à Flessingue. Ces réunions auront lieu à des jours convenables, à déterminer entre eux d'un commun accord.

Elles auront principalement pour but l'inspection générale tant des bouées, balises et passes navigables que des services de pilotage dans les limites tracées par les art. 69 et 71 ci-après.

Dans ces réunions, les commissaires arrêteront en 1843
commun toutes les mesures que l'intérêt de ces divers services pourra réclamer, en tant que ces mesures rentrent dans le cercle de leurs attributions.

Si elles excèdent leurs pouvoirs, il en sera par eux référé à leurs gouvernemens respectifs.

Outre ces réunions périodiques, les commissaires de l'un et de l'autre pays pourront, lorsqu'ils le jugeront utile, provoquer d'autres assemblées, qui se tiendront aussi alternativement à Anvers et à Flessingue; dans ce cas, ils seront tenus de se convoquer réciproquement huit jours à l'avance, en faisant connaître le but et les motifs de la réunion.

Art. 69. Les deux gouvernemens s'étant engagés à conserver les passes navigables de l'Escaut et de son embouchure, et à y placer et y entretenir les balises et bouées nécessaires, chacun pour sa partie du fleuve, les commissaires, dans leurs inspections à faire toutes les fois qu'ils le jugeront convenable, soit conjointement après s'être concertés à cet effet, soit individuellement, observeront avec soin tous les changemens qui pourraient s'être opérés dans les fonds et passes ordinaires, en examinant si, par suite de ces changemens, les bouées et balises se trouvent encore placées convenablement et en nombre suffisant.

Ils s'assureront également si, par d'autres causes, des bouées ou balises ne se trouvent plus à leur place, ou pourraient être mieux et plus sûrement établies.

Lorsque les commissaires des deux gouvernemens se trouveront réunis, il sera dressé procès-verbal en double expédition du résultat de leur inspection; et s'il y a lieu, ils y consigneront leurs propositions relatives aux améliorations à introduire dans ce service, après avoir, pour autant que de besoin, consulté à cet égard les chefs ou les pilotes les plus expérimentés de l'un et de l'autre pilotage.

En cas de désaccord entre les commissaires des deux gouvernemens, sur leur manière de voir, ainsi que sur les mesures à prendre, il sera fait mention au procès-verbal de l'opinion des uns et des autres. Si les commissaires du gouvernement auquel il incombe l'obligation d'entretenir les bouées et balises, reconnaissent qu'il est urgent de prendre des mesures, ils auront soin d'y faire procéder le plus promptement possible, soit par

1843 l'administration du pilotage appartenant audit gouvernement, soit par l'entrepreneur du balisage. S'il n'y a point d'urgence, les commissaires en réfèreront respectivement à leur gouvernement.

Les commissaires des deux gouvernemens, dans leurs inspections individuelles, trouvant quelque dérangement dans le balisage ou des changemens dans les fonds et passes navigables, en informeront, sans délai, leurs collègues, et en cas de besoin, se réuniront, afin de reconnaître le fait signalé et d'agir de concert pour les mesures à prendre, ainsi qu'il est prescrit ci-dessus et dans l'art. 68.

Art. 70. Tous les changemens que les commissaires conviendront d'opérer dans le système de l'établissement des bouées ou balises, en aval d'Anvers jusqu'en pleine mer, seront par eux marqués sur le plan de relevé qu'ils en ont fait conjointement, afin que ce plan indique toujours la situation existante des bouées et balises. Ce plan, fait en double et signé par les commissaires respectifs, sera de part et d'autre gardé en dépôt.

Art. 71. La surveillance commune du pilotage ne s'étendra pas au-delà du service actif des pilotes; en conséquence cette surveillance aura seulement pour but de s'assurer que les pilotes de l'un et de l'autre gouvernement remplissent leurs devoirs conformément aux dispositions réglementaires communes aux deux pays.

Les commissaires s'entendront pour faire conjointement les enquêtes nécessaires, à l'effet, s'il y a lieu, de constater l'inconduite, les négligences, l'impéritie, les délits et toutes contraventions des pilotes au présent règlement.

Il sera dressé procès-verbal de ces enquêtes, en y consignant, s'il y a lieu, les dépositions des témoins sur les faits à constater.

Si ces faits sont de nature à n'attirer aux pilotes qu'une punition disciplinaire, les commissaires de leur nation auront soin qu'il en soit fait l'application par l'administration du pilotage auquel appartiennent ces pilotes. Si, au contraire, la punition des délits ou contraventions excède le pouvoir ou la compétence de ladite administration, il en sera référé par elle à son gouvernement.

Les commissaires de l'un ou de l'autre gouvernement, ayant pris isolément connaissance d'une contravention

ou d'un fait quelconque contraire aux devoirs des pilotes qui n'appartiennent point à leur nation, établiront, pour autant que de besoin, le fait par des preuves, et dénonceront officiellement les pilotes coupables aux commissaires de leur nation, pour leur faire infliger les peines ou punitions qu'ils auraient méritées, ou pour en rendre compte au gouvernement qui doit en connaître, sauf à ces derniers commissaires le droit de requérir au préalable une enquête par les commissaires réunis des deux pays. 1843

Art. 72. En cas d'échouement et de naufrage d'un bâtiment ou de tout sinistre de cette nature, les commissaires seront tenus de se rendre, aussitôt que possible, sur les lieux, si faire se peut conjointement, afin de s'enquérir des causes et circonstances de l'évènement, tant par eux-mêmes que d'après les dépositions à recueillir contradictoirement du capitaine ou patron du navire, de son équipage et du pilote, s'il en existe à bord; de tout quoi il sera dressé procès-verbal en double, pour servir et valoir où besoin sera; à défaut de comparution simultanée des commissaires des deux gouvernemens sur les lieux à l'effet de faire l'enquête dont il s'agit, ceux qui s'y trouveront les premiers auront néanmoins la faculté de procéder aux investigations qu'ils jugeraient nécessaires, sauf aux commissaires absens le droit de requérir ensuite, si bon leur semble, une nouvelle enquête, conjointement avec les autres commissaires, qui ne pourront se refuser à cette nouvelle instruction.

Art. 73. Les commissaires auront soin, dans leurs inspections, soit générales, soit particulières, d'être munis de leurs lettres de services délivrées par les gouvernemens respectifs, afin de pouvoir, au besoin, se faire reconnaître par les autorités des deux pays et avoir droit aux égards et aux prérogatives attachées à leurs fonctions.

Le bâtiment qu'ils monteront portera une marque distinctive et sera exempt de toute visite de douane et de police.

Les commissaires pourront s'adresser leur correspondance officielle par les voies qu'ils jugeront les plus convenables.

Art. 74. Le présent règlement, qui ne pourra être changé ni modifié que d'un commun accord, sera imprimé en français et en hollandais et déposé dans chacun des bureaux de pilotage à l'inspection de qui il appartiendra.

Anvers, les 20 mai 1843. (*Suivent les signatures.*)

ANNEXE A. *au règlement sur le pilotage et la surveillance commune, arrêté le* 20 *mai* 1843.

TARIF DES DROITS DE PILOTAGE POUR L'ESCAUT EN MONNAIE DE BELGIQUE.

TIRANT D'EAU en PALMES ET DECIM.	De la mer devant les passes jusqu'en rade de Flessingue.		De la rade de Flessingue à la mer.		De Flessingue à Anvers et vice versâ.		De Flessingue à Terneuzen, de Terneuzen à Flessingue et Bats, de Bats à Anvers et Terneuzen, et d'Anvers à Bats.		De Flessingue à Batz, et vice versâ, et de Terneuzen à Anvers et vice versâ.	
	Salaire d'été.	Salaire d'hiver.	Salaire d'été.	Salaire d'hiver	Salaire d'été.	Salaire d'hiver.	Salaire d'été.	Salaire d'hiver.	Salaire d'été.	Salaire d'hiver.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
15	19 05	25 40	13 76	16 93	30 ,,	36 ,,	9 95	12 06	19 89	24 13
16	20 11	26 45	14 81	17 99	32 ,,	38 ,,	10 58	12 70	21 16	25 40
17	21 16	27 51	15 87	19 05	34 ,,	39 ,,	11 22	13 23	22 43	26 45
18	23 28	29 63	16 93	20 11	36 ,,	40 ,,	12 06	13 76	24 13	27 51
19	25 40	31 75	17 99	21 16	38 ,,	44 ,,	12 70	14 81	25 40	29 63
20	27 51	34 92	19 05	22 22	40 ,,	47 ,,	13 33	15 66	26 67	31 82
21	29 63	38 10	20 11	23 28	44 ,,	51 ,,	14 81	16 93	29 63	33 86
22	31 75	41 27	21 16	25 40	47 ,,	55 ,,	15 87	18 41	31 75	36 83
23	33 86	44 44	23 28	27 51	51 ,,	57 ,,	16 93	19 05	33 86	38 10
24	35 98	47 62	25 40	29 63	55 ,,	61 ,,	18 41	20 32	36 83	40 63
25	39 15	50 79	27 51	31 75	57 ,,	64 ,,	19 05	21 16	38 10	42 33
26	42 33	55 03	29 63	33 86	61 ,,	68 ,,	20 32	22 65	40 63	45 29
27	45 50	59 26	31 75	35 98	64 ,,	72 ,,	21 16	23 92	42 33	47 83
28	48 68	63 49	33 86	38 10	68 ,,	75 ,,	22 65	24 97	45 29	49 95
29	52 91	69 84	35 98	40 21	72 ,,	78 ,,	23 92	25 93	47 83	51 85
30	57 14	76 19	38 10	42 33	75 ,,	80 ,,	25 40	26 67	50 79	58 33
31	62 43	82 54	40 21	44 44	78 ,,	85 ,,	26 03	28 36	52 06	56 72
32	67 72	88 89	42 33	46 56	80 ,,	89 ,,	26 67	29 63	53 33	59 26
33	73 02	95 24	44 44	48 68	85 ,,	91 ,,	28 15	30 26	56 30	60 53
34	78 31	101 59	46 56	51 85	89 ,,	95 ,,	29 63	31 75	59 26	63 49
35	83 60	107 94	48 68	55 03	91 ,,	98 ,,	30 26	32 59	60 53	65 19
36	88 89	114 28	51 85	58 20	95 ,,	102 ,,	31 75	33 86	63 49	67 72
37	94 18	120 63	55 03	61 38	98 ,,	106 ,,	32 59	35 34	65 19	70 69
38	99 47	129 10	58 20	64 55	102 ,,	110 ,,	33 68	36 51	67 42	73 23
39	105 82	137 57	61 38	67 72	106 ,,	114 ,,	35 34	38 10	70 69	76 19
40	114 29	150 26	64 55	71 96	110 ,,	123 ,,	36 61	40 85	73 23	81 69
41	124 87	162 96	67 72	76 19	114 ,,	129 ,,	38 10	42 96	76 19	85 93
42	135 45	175 66	70 90	80 42	123 ,,	135 ,,	40 85	44 97	81 69	89 95
43	146 03	190 48	74 07	84 66	129 ,,	142 ,,	42 96	47 20	85 93	94 40
44	156 61	205 29	77 25	91 01	135 ,,	148 ,,	44 97	49 31	89 95	98 62
45	169 31	220 11	84 66	97 35	142 ,,	157 ,,	47 41	52 28	94 84	104 55
46	182 01	239 15	95 24	105 82	148 ,,	163 ,,	49 31	54 39	98 62	108 78
47	194 71	258 20	105 82	118 52	157 ,,	169 ,,	52 28	56 30	104 55	112 59
48	207 41	279 37	118 52	135 45	163 ,,	178 ,,	54 39	59 26	108 78	118 52
49	228 57	300 53	135 45	152 38	169 ,,	186 ,,	56 30	62 01	112 59	124 02
50	249 74	325 93	152 38	169 31	178 ,,	195 ,,	59 26	64 97	118 52	129 95
51	270 90	351 32	169 31	190 48	186 ,,	203 ,,	61 90	67 51	123 81	135 03
52	292 06	376 72	190 48	211 64	195 ,,	212 ,,	64 97	70 69	129 95	141 38
53	313 23	402 12	211 64	232 80	203 ,,	220 ,,	67 72	73 23	135 45	146 45
54	334 39	431 75	232 80	253 97	212 ,,	229 ,,	70 48	76 19	140 95	152 38
55	355 56	463 49	253 97	279 37	220 ,,	237 ,,	73 02	78 94	146 03	157 88
56	380 95	495 24	279 37	304 76	229 ,,	246 ,,	76 19	81 90	152 38	163 81
57	412 70	535 45	304 76	330 16	237 ,,	254 ,,	78 94	84 66	157 88	169 31
58	444 44	577 78	330 16	355 56	246 ,,	262 ,,	81 90	87 30	163 81	174 60
59	486 77	632 80	355 56	380 95	254 ,,	271 ,,	84 66	90 37	169 31	180 74
60	529 10	687 83	380 95	406 35	262 ,,	279 ,,	87 30	93 12	174 60	186 24

ANNEXE A. *au règlement sur le pilotage et la surveillance commune, arrêté le* 20 *mai* 1843.

TARIF DES DROITS DE PILOTAGE POUR L'ESCAUT EN MONNAIE DE NEERLANDE.

TIRANT D'EAU en PALMES ET DECIM.	De la mer devant les passes jusqu'en rade de Flessingue.		De la rade de Flessingue à la mer.		De Flessingue à Anvers et vice versâ.		De Flessingue à Terneuzen, de Terneuzen à Flessingue et Batz, de Batz à Anvers et Terneuzen, et d'Anvers à Batz.		De Flessingue à Batz et vice versâ, et de Terneuzen à Anvers et vice versâ.	
	Salaire d'été.	Salaire d'hiver.	Salaire d'été.	Salaire d'hiver.	Salaire d'été.	Salaire d'hiver.	Salaire d'été.	Salaire d'hiver.	Salaire d'été.	Salaire d'hiver.
	fl. c.	fl. c.	fl. c.	fl. c.	fl. c.	fl. c.	fl. c.	fl. c.	fl. c.	fl. c.
15	9 „	12 „	6 50	8 „	14 17	17 01	4 70	5 70	9 40	11 40
16	9 50	12 50	7 „	8 50	15 12	17 96	5 „	6 „	10 „	12 „
17	10 „	13 „	7 50	9 „	16 06	18 43	5 30	6 25	10 60	12 50
18	11 „	14 „	8 „	9 50	17 01	18 90	5 70	6 50	11 40	13 „
19	12 „	15 „	8 50	10 „	17 95	20 79	6 „	7 „	12 „	14 „
20	13 „	16 50	9 „	10 50	18 90	22 21	6 30	7 40	12 60	14 80
21	14 „	18 „	9 50	11 „	20 79	24 10	7 „	8 „	14 „	16 „
22	15 „	19 50	10 „	12 „	22 21	25 99	7 50	8 70	15 „	17 40
23	16 „	21 „	11 „	13 „	24 10	26 93	8 „	9 „	16 „	18 „
24	17 „	22 50	12 „	14 „	25 99	28 82	8 70	9 60	17 40	19 20
25	18 50	24 „	13 „	15 „	26 93	30 24	9 „	10 „	18 „	20 „
26	20 „	26 „	14 „	16 „	28 82	32 13	9 60	10 70	19 20	21 40
27	21 50	28 „	15 „	17 „	30 24	34 02	10 „	11 30	20 „	22 60
28	23 „	30 „	16 „	18 „	32 13	35 44	10 70	11 80	21 40	23 60
29	25 „	33 „	17 „	19 „	34 02	36 85	11 30	12 25	22 60	24 50
30	27 „	36 „	18 „	20 „	35 44	37 80	12 „	12 60	24 „	25 20
31	29 50	39 „	19 „	21 „	36 85	40 16	12 30	13 40	24 60	26 80
32	32 „	42 „	20 „	22 „	37 80	42 05	12 60	14 „	25 20	28 „
33	34 50	45 „	21 „	23 „	40 16	43 „	13 30	14 30	26 60	28 60
34	37 „	48 „	22 „	24 50	42 05	44 89	14 „	15 „	28 „	30 „
35	39 50	51 „	23 „	26 „	43 „	46 30	14 30	15 40	28 60	30 80
36	42 „	54 „	24 50	27 50	44 89	48 19	15 „	16 „	30 „	32 „
37	44 50	57 „	26 „	29 „	46 30	50 08	15 40	16 70	30 80	33 40
38	47 „	61 „	27 50	30 50	48 19	51 97	16 „	17 30	32 „	34 60
39	50 „	65 „	29 „	82 „	50 08	53 86	16 70	18 „	33 40	36 „
40	54 „	71 „	30 50	34 „	51 97	58 12	17 30	19 30	34 60	38 60
41	59 „	77 „	32 „	36 „	53 86	60 95	18 „	20 30	36 „	40 60
42	64 „	83 „	33 50	38 „	58 12	63 79	20 30	21 25	38 60	42 30
43	69 „	90 „	35 „	40 „	60 95	67 09	19 30	22 30	40 60	44 60
44	74 „	97 „	36 50	43 „	63 79	69 93	21 25	23 30	42 50	46 60
45	80 „	104 „	40 „	46 „	67 09	74 18	22 40	24 70	44 80	49 40
46	86 „	113 „	45 „	50 „	69 93	77 02	23 30	25 70	46 60	51 40
47	92 „	122 „	50 „	56 „	74 18	79 85	24 70	26 60	49 40	53 20
48	98 „	132 „	56 „	64 „	77 02	84 10	25 70	28 „	51 40	56 „
49	108 „	142 „	64 „	72 „	79 85	87 88	26 60	29 30	53 20	58 60
50	118 „	154 „	72 „	80 „	84 10	92 14	28 „	30 70	56 „	61 40
51	128 „	166 „	80 „	90 „	87 88	95 92	29 25	31 90	58 50	63 80
52	138 „	178 „	90 „	100 „	92 14	100 17	30 70	33 40	61 40	66 80
53	148 „	190 „	100 „	110 „	95 92	103 95	32 „	34 60	64 „	69 20
54	158 „	204 „	110 „	120 „	100 17	108 20	33 30	36 „	66 60	72 „
55	168 „	219 „	120 „	132 „	103 95	111 98	34 50	37 30	69 „	74 60
56	180 „	234 „	132 „	144 „	108 20	116 23	36 „	38 70	72 „	77 40
57	195 „	253 „	144 „	156 „	111 98	120 01	37 30	40 „	74 60	80 „
58	210 „	273 „	156 „	168 „	116 23	123 79	38 70	41 25	77 40	82 50
59	230 „	299 „	168 „	180 „	120 01	128 05	40 „	42 70	80 „	85 40
60	250 „	325 „	180 „	192 „	123 79	131 83	41 25	44 „	82 50	88 „

1843 *Annexe* B. *au règlement sur le pilotage et la surveillance commune, arrêté le* 20 *mars* 1843.

Stipulations relatives au tarif des droits de pilotage arrêté le 20 *mai* 1843.

Art. 1er. Le tarif ci-joint est adopté pour le terme de deux ans. Après l'expiration de ce terme, il pourra, d'un commun accord, être arrêté définitivement, ou continué pour un nouveau terme à convenir. Si les parties ne s'entendent pas à cet égard, elles s'occuperont immédiatement d'établir un tarif définitif, au vœu du premier alinéa du paragraphe 2 de l'art. 9. du traité. En attendant, le pilotage retombera sous l'empire du tarif du 11 juin 1839, établi en vertu du deuxième alinéa dudit paragraphe.

Art. 2. Si les tarifs de la Meuse sont réduits avant le terme précité de deux ans, le tarif d'essai adopté pour l'Escaut sera dès lors réduit de plein droit dans la même proportion.

Anvers, le 20 mai 1843.

(*Suivent les signatures.*)

Règlement pour l'exécution de l'art. 9 *du traité du* 19 *avril* 1839 *et de l'art.* 18 *du traité du* 5 *novembre* 1842, *relativement aux fanaux.*

Art. 1er. Le gouvernement des Pays-Bas s'engage à établir de nouveaux fanaux à Terneuzen et à la pointe sud de Borselen, comme aussi à entretenir en bon état d'éclairage ces deux feux et ceux déjà existant à Flessingue et à Westcapelle. Cet engagement, à l'égard du fanal de Borselen, remplacera celui contracté à l'article 18 du traité du 5 novembre 1842, relativement au fanal de Bath.

Ces deux feux seront établis de telle façon qu'ils communiquent directement avec celui existant à Flessingue et soient visibles tous deux de ce dernier point.

Art. 2. Le droit de trois cents par tonneau établi par le paragraphe 2 de l'art. 18 précité, ne pourra être augmenté ni directement, ni indirectement, pas même par l'usage du papier timbré, ou par la perception d'autres subventions quelconques.

Le recouvrement de ce droit se fera d'après les mêmes principes et des mêmes navires que le droit unique de navigation mentionné au paragraphe 3 de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839.

Art. 3. Il sera délivré quittance du paiement du droit de fanaux d'après le modèle suivant: 1843

DROIT DE FANAUX.

Quittance n°.

Reçu pour le navire , capitaine
mesurant tonneaux, suivant certificat de jauge n°
allant à la mer , venant de la mer
la somme de

le 184

Fr.

L'agent chargé de la perception du droit sur la navigation sur l'Escaut,

Art. 4. Afin d'assurer le paiement des droits de fanaux, les receveurs des douanes ne délivreront aux capitaines ni décharges, ni déclarations de sortie, aussi long-temps qu'ils n'auront pas payé ces droits tant pour l'entrée que pour la sortie, ou fourni caution satisfaisante.

Art. 5. Toutes les contestations qui pourraient surgir à l'occasion de ce droit, seront jugées d'après les dispositions admises à l'égard du droit unique de navigation.

Art. 6. Le gouvernement belge fera connaître au gouvernement des Pays-Bas, avant la mise à exécution du présent règlement, s'il entend faire usage de la faculté de rachat qui lui est laissée par le paragraphe 3 de l'art. 18 précité, sauf, dans ce cas, le droit de percevoir par lui-même sur son territoire.

Si, plus tard, le gouvernement belge désire remplacer l'un de ces deux modes de rétribution par l'autre, il ne pourra le faire pour un terme moindre qu'une année, et il en previendra chaque fois le gouvernement des Pays-Bas, trois mois avant le 1er janvier de l'année avec laquelle le changement prendra cours.

Art. 7. La somme de 10,000 fl. fixée par le paragraphe 3 de l'art. 18 sera, en cas de rachat du droit de feux, versée par le gouvernement belge, à l'expiration de chaque année, entre les mains de l'agent néerlandais à Anvers, chargé de la recette du droit sur la navigation de l'Escaut.

Art. 8. Si, par les rapports des pilotes ou par tous autres moyens, les commissaires permanens belges reconnaissent que le service des feux laisse à désirer, ils en informeront sans délai leurs collègues des Pays-

1843 Bas, afin qu'il soit pris des mesures pour faire cesser sans retard tous sujets de plainte.

Anvers, le 20 mai 1843.

(*Suivent les signatures.*)

Règlement pour l'exécution de l'art. 9 *du traité du* 19 *avril* 1839, *relativement à la pêche et au commerce de pêcherie.*

Art. 1er. Les habitans des deux pays sont admis à l'exercice de la pêche, et se conformeront aux stipulations du présent règlement, dans toutes les eaux, anses, criques, bancs et dépendances du fleuve, compris dans les limites ci-après désignées et renseignées à la carte annexée en double expédition au procès-verbal de la séance de la commission mixte de navigation du 25 octobre 1841, savoir:

Sur l'Escaut en aval d'Anvers, à partir de la ligne censée tracée d'une rive à l'autre du fleuve, aux endroits où se trouvent situés les deux embarcadères pour le passage d'eau d'Anvers à la tête de Flandre;

Sur la continuation de ce fleuve, jusqu'au fort de Bath, d'où la ligne de délimitation correspondra directement à la pointe la plus septentrionale de la digue de mer du poldre de Hoogewert, commune d'Ossendrecht;

Sur l'Escaut occidental, jusqu'à la mer;

Sur les eaux du Hellegat, jusqu'au passage d'eau entre Zaamslag et Stoppeldyk;

Sur le Braakman, jusqu'à la limite à tracer en ligne directe de Philippine au ci-devant fort Maurice;

Sur le Zwin, jusqu'à la ville de l'Ecluse;

Et sur le Sloe, jusqu'à la ligne censée tracée du fort de Rammekens à la Tour de's Heerenhoek.

S'il est reconnu plus tard que, dans les eaux du Hellegat, du Braakman ou du Zwin, la pêche est exercée par les pêcheurs néerlandais, au delà des limites susdésignées pour ces eaux, ces limites seront reculées jusqu'aux endroits où la pêche sera trouvée praticable, de manière que toujours elles soient les mêmes pour les pêcheurs des deux pays.

Art. 2. La pêche sera exercée sur le pied d'une parfaite réciprocité et égalité, de telle manière qu'aucune faveur ou immunité, en fait de pêche, ne pourra directement ou indirectement être accordée aux pê-

cheurs nationaux, dont ne jouiront en même temps les 1843
pêcheurs sujets de l'autre pays.

En conséquence, les deux gouvernemens s'engagent à ne pas affermer la pêche dans les limites désignées à l'art. 1er.

Art. 3. Celui qui voudra exercer la pêche sera tenu de justifier de sa qualité de sujet de l'un des deux pays, au moyen d'un certificat de l'autorité communale du lieu de son domicile.

Art. 4. Muni de ce certificat, le pêcheur se présentera, une fois par an, à l'agent que chaque gouvernement désignera sur son territoire, savoir: pour la pêche dans la partie belge de l'Escaut, à Anvers, et pour la pêche dans la partie néerlandaise du fleuve, à Bath, en fera déclaration du bâtiment et de l'équipage avec lequel il est habitué ou se propose d'exercer sa profession.

Cette formalité devra être remplie pendant la première quinzaine des mois de décembre, mars, juin ou septembre de chaque année. Si elle a eu lieu plus tard, le pêcheur sera censé, relativement au paiement de la rétribution fixée par les règlemens particuliers de chaque pays, avoir fait la déclaration dans la premiere quinzaine de l'un de ces quatre mois, le dernier échu.

Art. 5. Par suite de cette déclaration, et moyennant paiement de la rétribution fixée par le règlement particulier du pays que cela concerne, il sera délivré au pêcheur, par l'agent et à l'endroit susmentionné, un permis pour la pêche de toutes sortes de poissons, sons, qui sera velable pour une année entière à compter du 1er du mois qui suivra celui dans lequel il a fait ou est censé avoir fait sa déclaration. En aucun cas, la rétribution, pour les permis de pêche sur l'Escaut occidental, ne pourra être plus élevée que celle pour les permis sur l'Escaut occidental. De même la rétribution, pour les permis de pêches belges sur l'Escaut en aval d'Anvers, ne pourra être plus élevée que celle pour les permis sur l'Escaut en amont.

Art. 6. Ce permis énoncera le nom du pêcheur et un numéro, que celui-ci sera tenu de faire peindre distinctement à l'huile et en chiffres noirs de la longueur de 15 centimètres, au milieu d'un fond circulaire blanc de 25 centimètres de diamètre sur la poupe de son bâtiment, aux deux côtés du gouvernail, de ma-

1843 nière à ne pouvoir être détaché ni enlevé, et à pouvoir être reconnu à quelque distance.

Si le bâtiment sert en même temps à l'exercice de la pêche dans les eaux des deux pays, le numéro du permis belge sera peint à la gauche et le numéro du permis néerlandais à la droite du gouvernail.

Art. 7. Tout pêcheur sera tenu d'avoir à bord de son bâtiment ses permis de pêche, et d'en faire exhibition aux surveillans de la pêche, à leur demande. Les surveillans, dans ces cas, seront tenus de se faire reconnaître en arborant un pavillon, dont les deux gouvernemens se communiqueront réciproquement la description.

Nul pêcheur ne pourra se soustraire ou tenter de se soustraire à la visite des surveillans lorsqu'ils se présenteront à lui à cet effet.

Art. 8. La disposition de l'art. 2 ne portera pas atteinte au droit que se réservent respectivement les deux gouvernemens, d'accorder des concessions de bancs artificials de moules; bien entendu que l'établissement de ces bancs ne pourra être accordé qu'aux endroits où les bancs de moules ne se forment pas naturellement. Elle n'empêchera également pas les concessions pour l'exercice de la pêche au moyen de gords.

Cependant, dans l'un et l'autre cas, les sujets des deux pays concourront sur un pied de parfaite égalité, et le sort décidera, au besoin, entre ceux qui se seront présentés dans le délai utile pour être admis auxdites concessions.

Les annonces relatives à ces concessions seront transmises par l'administration de la pêche d'un pays à l'administration de la pêche de l'autre pays, au moins un mois avant l'expiration du délai fixé pour faire la demande en obtention de ces concessions.

Art. 9. Dans tous les cas, le gouvernement qui accordera ces concessions s'assurera préalablement qu'elles ne pourront préjudicier à la navigation du fleuve ou produire des attérissemens nuisibles. Si, plus tard, de semblables inconvéniens se faisaient remarquer, les commissaires permanens les signaleront, et le gouvernement qui aura accordé la concession sera tenu de la retirer et de faire immédiatement cesser les obstacles.

Art. 10. Tout individu qui, pendant la durée d'une des concessions mentionnées à l'art. 8, aura detruit ou

endommagé les bancs artificiels de moules ou les gords 1843
d'un autre pêcheur, ou qui aura pêché ou tenté de pêcher des moules sur lesdits bancs, ou enlevé ou tenté d'enlever le poisson des filets des gords, sera puni d'après les lois du pays où ce délit aura été commis.

Art. 11. La pêche se fera aux conditions prescrites par les règlemens particuliers en vigueur dans le pays où elle s'exercera, et les deux gouvernemens s'engagent à se communiquer réciproquement les dispositions réglementaires arrêtées ou à intervenir, au moins quinze jours avant leur mise à exécution, pour être portées à la connaissance de ceux que la chose concerne.

Art. 12. Les avertissemens que les administrations respectives de la pêche jugeront nécessaire de porter à la connaissance des pêcheurs, seront envoyés immédiatement, de la part de l'administration dont ils émanent, à l'agent désigné pour la pêche dans l'autre pays, pour, par les soins de celui-ci, être affichés dans les lieux de domicile ordinaire des pêcheurs.

Art. 13. Les pêcheurs des deux nations pourront respectivement, pendant le terme de deux ans à dater du jour de la mise à exécution du présent règlement, employer les filets dont ils sont en possession, quoique non conformes à ce qui pourrait être prescrit, à cet égard, par les lois et règlemens de l'autre pays.

Art. 14. Toute contravention au présent règlement sera poursuivie et punie conformément aux lois du pays où elle aura été commise.

Art. 15. Chaque fois que, dans l'un des deux pays, une contravention en matière de pêche aura été constatée à la charge d'un sujet de l'autre pays, et que l'administration de la pêche du pays où cette contravention aura été commise trouvera qu'il y a lieu de poursuivre, elle enverra, à l'administration de la pêche du pays auquel appartient le prévenu, une copie du procès-verbal et de la citation en justice. Elle donnera également connaissance à cette administration du jugement qui sera intervenu.

Art. 16. Les produits à désigner ci-après, provenant de la pêche exercée par les habitans des deux pays dans les limites indiquées à l'art. 1er du présent règlement, jouiront indistinctement de toutes les faveurs de la pêche nationale dans les ports et lieux situés

1843 dans ces mêmes limites, pourvu que l'importation en soit faite sous pavillon national.

Ne seront considérés comme poissons provenant de la pêche précitée que les espèces suivantes:

Eperlan.	Spiering
Anchois.	Ansjovis.
Sardines.	Sardynen.
Anguilles.	Paling.
Carrelet.	Bot.
Huîtres dites huîtres de Zélande.	Oesters genaemd Zeeuwsche oesters.
Moules.	Mosselen.
Chevrettes.	Steurkrabben.
Salicoques.	Garnalen.
Limaçons.	Kreukels.
Petits crabes.	Kleine krabben.

Art. 17. Celui qui exercera la pêche conformément au présent règlement, sera tenu, s'il en est requis, de justifier aux employés des douanes des Etats respectifs qui se présenteront à lui, de sa qualité de pêcheur, par l'exhibition du permis qui lui aura été délivré en vertu de l'art. 5. A défaut de cette exhibition, il ne pourra, en aucune manière, jouir des faveurs accordées par l'article suivant, à moins qu'il ne justifie, endéans la quinzaine, qu'il avait obtenu un permis antérieurement à la contravention; il ne sera passible, dans ce dernier cas, que des frais du procès-verbal de contravention.

Art. 18. Les bateaux, marqués de la manière prescrite et servant uniquement à l'exercice de la pêche, pourront passer librement, de nuit comme de jour, les bureaux des douanes établis par les gouvernemens respectifs, sans y être assujétis à aucune déclaration.

Art. 19. Tout bateau servant à la pêche ne pourra avoir à bord d'autres objets que ceux destinés à la consommation journalière de l'équipage, ainsi que les agrès et ustensiles néccessaires à la pêche et les produits de la pêche même.

Toute autre denrée ou marchandise sera saisie ou confisquée, et le patron sera, en outre, puni d'une amende égale au décuple des droits et accises auxquels les objets saisis sont soumis, sauf l'application des peines prononcées par les lois des Etats respectifs, si une

importation ou exportation frauduleuse avait été commise ou tentée sur les côtes ou rives du fleuve. 1843

Art. 20. Les bateaux pêcheurs se trouvant sur le fleuve ou à son embouchure, y seront assujettis à la visite et à la surveillance des employés du service actif des douanes, toutes les fois que ceux-ci se présenteront à eux à cet effet.

Les patrons ou conducteurs seront tenus de faciliter cette visite et d'arrêter ou de ralentir, à cet effet, la course de leur bateau, à la réquisition des employés.

Celui qui se soustrairait ou tenterait de se soustraire à cette visite, sera puni suivant la loi en vigueur dans le pays où cette contravention aura été commise.

Art. 21. Il est défendu aux patrons ou conducteurs des bateaux pêcheurs, hors le cas de force majeure dûment constaté, de prendre terre ou d'amarrer sur les côtes ou rives du fleuve, ailleurs qu'aux lieux ou ports désignés par les gouvernemens respectifs, sous peine d'une amende de vingt francs (fr. 20).

Art. 22. Les patrons sont responsables des amendes encourues pour contraventions au présent règlement, et les embarcations pourront être retenues en garantie desdites amendes, à moins qu'il ne soit fourni caution valable avec élection de domicile dans le pays où la contravention aura été commise.

Anvers, le 20 mai 1843.

(*Suivent les signatures.*)

Règlement pour l'exécution de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839 et du chapitre II, section 3, du traité du 5 novembre 1842, relativement à la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

Art. 1er. La navigation et le transit des eaux intermédiaires des Pays-Bas, entre l'Escaut occidental et le Rhin, sera, pour arriver de la Belgique au Rhin et *vice versâ*, réciproquement libre, bien entendu que l'on se conformera aux règlemens de police exigés pour le maintien de la sûreté générale et aux dispositions arrêtées par le présent règlement.

Art. 2. Toutes les voies navigables communiquant de l'Escaut occidental au Rhin, y compris le Sloe, l'Escaut oriental et la Meuse, seront considérées comme eaux intermédiaires entre ces deux fleuves, et il sera

1843 ainsi loisible aux patrons ou conducteurs de navires de se servir de celles de ces voies navigables qui leur paraîtront le plus convenables.

Art. 3. Les navires employés à la navigation entre l'Escaut et le Rhin, appartenant aux sujets des hautes parties contractantes, ne seront point obligés de transborder ou de rompre charge en passant des eaux de l'Escaut dans celles du Rhin et *vice versâ* par le royaume des Pays-Bas.

Art. 4. Toutes les marchandises qui seront transitées de la Belgique vers le Rhin et *vice versâ* par les eaux indiquées à l'art. 2, paieront en remplacement de tous droits de transit, de péages et autres de cette nature, un droit fixe comme suit: 13¼ cents, argent des Pays-Bas, en remonte de l'Escaut occidental au Rhin; 9 cents, argent des Pays-Bas, à la descente du Rhin à l'Escaut occidental, par quintal de 50 kilogrammes.

L'augmentation et la réduction de ce droit, stipulées dans les tarifs I. et II. de la liste A. de la convention de Mayence du 31 mars 1831, seront également appliquées à la navigation des eaux intermédiaires. Le droit fixe sur le bois de charpente et de construction se paiera au mètre cube des Pays-Bas, en suivant les proportions fixées par l'addition au tarif litt. C, annexé à ladite convention.

Il sera néanmoins libre au gouvernement des Pays-Bas d'ajouter à ce droit fixe telle partie des droits de navigation du Rhin qu'il jugera convenable de ne pas faire percevoir pour les distances de Lobith jusqu'à Krimpen ou Gorcum et *vice versâ*.

Art. 5. Le droit fixe ne pourra être augmenté directement ni indirectement, pas même par l'usage de papier timbré ou autres droits de ce genre.

Art. 6. Le droit fixe mentionné à l'article précédent ayant été établi d'après celui auquel la navigation de la mer à Gorcum et *vice versâ* est assujétie, il est convenu que, si ce dernier droit venait à être augmenté d'après le résultat du mesurage dont il est fait mention à l'art. 4 de la convention de Mayence, le droit fixe pour la navigation de la Belgique à Gorcum et *vice versâ* subirait la même augmentation.

Art. 7. Si, par suite, le droit fixe établi sur la navigation de la mer à Gorcum et *vice versâ* venait à être diminué, remboursé en tout ou en partie ou en-

tièrement aboli, celui sur la navigation de l'Escaut au 1843
Rhin et *vice versâ*, serait également diminué de plein droit dans la même proportion ou entièrement aboli, de telle sorte que les conditions de navigation et de transit restent constamment, et sous tous les rapports, les mêmes pour le commerce des deux pays.

Art. 8. Il sera néanmoins facultatif aux intéressés d'opter en faveur du droit de transit ordinaire pour les marchandises destinées au transit de la Belgique vers le Rhin et *vice versâ*, par les eaux intermédiaires, lorsque ce droit serait moins élevé que le droit fixe, sous condition d'en faire la déclaration au premier bureau à l'entrée du territoire des Pays-Bas, et de remplir les formalités de douane, conformément à la législation générale sur la matière.

Art. 9. Les navires exerçant la navigation sur les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin y seront assujettis au paiement des droits de pilotage, de balisage et fanaux, ainsi qu'aux droits spéciaux établis sur les canaux et jonctions artificielles dont ils feraient usage, sans que toutefois les bâtimens des Pays-Bas puissent être traités plus favorablement que ceux de la Belgique, et sans que les tarifs en vigueur au 19 avril 1839 sur ces eaux puissent être augmentés.

Si, par suite de l'ouverture de voies nouvelles, soit artificielles, soit naturelles, il était nécessaire d'établir sur ces voies des droits de pilotage, balisage ou fanaux, ces nouveaux droits ne pourront être autres ni plus élevés que ceux compris aux tarifs précités.

Art. 10. Les marchandises venant de la Belgique ou du Rhin, par les eaux intermédiaires, seront admises dans les entrepôts de Dordrecht, Rotterdam et Amsterdam.

Celles de ces marchandises qui seraient ultérieurement déclarées à destination, soit du Rhin, soit de la Belgique, par les eaux intermédiaires, seront affranchies des droits ordinaires de transit, qui seront, dans ce cas, remplacés par le droit fixe déterminé à l'art. 4 et par ceux portés aux tarifs qui y sont mentionnés, quel que soit le lieu de l'entrepôt que l'on aurait choisi parmi ceux dénommés ci-dessus; sauf les formalités de douanes prescrites par la législation générale des Pays-Bas, comme garantie contre la fraude et les dispositions des règlemens locaux de la police des ports.

1843 Les marchandises entreposées, ainsi qu'il vient d'être dit, comme appartenant au commerce entre la Belgique et le Rhin, ne paieront pour tout droit de magasin, de quai, de grue et de balance, et pour autant qu'il aura été fait usage de ces établissemens, que les quotités indiquées comme *maximum* dans l'article 69 de la convention de Mayence.

Il ne pourra y avoir, quant à la hauteur desdits droits et quai, de grue, de balance et de magasin, aucune distinction entre les navires belges et leurs cargaisons se rendant de la Belgique au Rhin et *vice versâ*, et les navires des Pays-Bas et leurs cargaisons qui se rendent de ce royaume au Rhin et *vice versâ*.

Art. 11. Pour profiter de l'affranchissement des droits ordinaires de transit aux intrepôts susmentionnés, les marchandises dont il s'agit doivent y être apportées par des navires dont les patrons sont munis de la patente prescrite par l'art. 20 ci-après.

Art. 12. Les navires employés à la navigation de la Belgique au Rhin, ou *vice versâ*, pourront rompre charge dans les ports de Dordrecht, Rotterdam ou Amsterdam, y décharger les marchandises qui seront destinées, soit pour les entrepôts, soit pour la consommation des Pays-Bas, ou bien y compléter leur cargaison, après avoir acquitté, soit le droit ordinaire de transit, soit le droit fixe mentionné à l'art. 4, conformément aux manifestes vérifiés dont les patrons ou conducteurs doivent être porteurs, et en se conformant, pour les marchandises destinées à être déchargées ou chargées dans les ports de mer susdits, aux dispositions de la loi générale des Pays-Bas concernant les droits d'entrée, de sortie et de transit.

Art. 13. Dans le cas où les patrons ou conducteurs de navires feraient usage de la faculté, qui leur est laissée par l'article précédent, de rompre charge, soit partiellement, soit en totalité, les marchandises jouiront, tant pour la mise à quai que pour le transbordement ou la mise en entrepôt, s'il y a lieu, de tous les avantages accordés ou qui pourraient être accordés à la navigation des Pays-Bas vers le Rhin et *vice versâ*.

Art. 14. La perception des péages stipulés à l'art. 4 se fera:

A. Pour le transit direct d'Anvers au Rhin, en amont à Bath, en aval à Gorcum;

B. Idem de Gand au Rhin, en amont au Sas-de-Gand, en aval à Gorcum; 1843

C. En cas de transit par les entrepôts des Pays-Bas, au bureau de paiement dans les places entrepositaires, au moment de la sortie de ces entrepôts.

Art. 15. Les patrons ou conducteurs exerçant le transit par les eaux intermédiaires, sans chargement ou déchargement, qui seront munis de manifestes en bonne et due forme et qui auront rempli les autres conditions prescrites par le présent règlement, ne pourront être arrêtés en route, sous prétexte d'impôts de l'Etat à percevoir, ou de recherches à faire à cette fin sur les chargemens, si ce n'est à un des bureaux de perception établis par les règlemens ou dans les cas prévus par l'art. 26 ci-après.

Lesdits patrons ou conducteurs ne seront tenus à d'autres formalités, par rapport aux douanes, qu'à faire apposer des plombs ou cachets aux écoutilles, ou aux endroits servant de dépôts de marchandises, ou à recevoir à bord des gardiens, toutes les fois que l'autorité locale de la douane jugera convenable d'en mettre, afin d'empêcher la fraude, ou enfin à se soumettre à ces deux formalités réunies.

Art. 16. Le service des gardiens se bornera à la surveillance des bâtimens et des cargaisons ou des plombs et cachets dans le but indiqué.

Les patrons ou conducteurs des bâtimens sont tenus de faire participer ces gardiens à la nourriture de l'équipage et de leur fournir le feu et la lumière nécessaires; mais il est défendu aux gardiens d'exiger, dans le cas prévu à l'article précédent, à ce titre et sous aucun prétexte, une rétribution quelconque du patron ou conducteur, et même d'en accepter l'offre.

Art. 17. Il n'y aura lieu à l'application des formalités des douanes suivant les lois générales des Pays-Bas, que par rapport aux navires qui chargeront ou déchargeront, soit entièrement, soit partiellement dans les ports de Dordrecht, Rotterdam ou Amsterdam, conformément aux art. 5 et 6 de la convention de Mayence.

Ainsi, les patrons ou conducteurs munis de manifestes au voeu de l'art. 18 et ayant rempli, quant au navire, les formalités des douanes suivant la législation des Pays-Bas, seront, en ce qui concerne les marchandises déclarées au droit fixe, exempts de ces formalités

1843 et jouiront des avantages du tarif et du régime relatifs au transit direct.

Art. 18. Le patron ou conducteur ne pourra, en cas de transit par les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, opérer aucun chargement ou déchargement de marchandises ailleurs que dans un des ports désignés à l'art. 10 du présent règlement.

Il lui sera néanmoins permis de relâcher dans tout autre lieu et d'y opérer le déchargement entier ou partiel de son navire si, par suite d'avarie ou autre circonstance extraordinaire, il était empêché de continuer sa route, pourvu qu'il se soit adressé préalablement aux employés des douanes les plus voisins ou, à leur défaut, à l'autorité locale la plus voisine, et qu'il se soumette aux mesures que ces employés ou autorités jugeront nécessaires pour prévenir toute importation clandestine.

Aussitôt son arrivée, le patron ou conducteur fera ses diligences, afin de constater d'une manière légale la force majeure qui l'a obligé de relâcher.

Les mesures qu'il aurait prises de son chef, sans en avoir préalablement averti les employés, ou en leur absence ou à leur défaut, l'autorité locale, et sans attendre leur intervention, ne seront excusables qu'autant qu'il prouvera d'une manière incontestable que le salut du bâtiment ou de la cargaison en a dépendu.

Le patron ou conducteur, en reprenant les marchandises pour continuer sa route, ne sera sujet à aucun droit d'entrée, ni de sortie ou de transit.

Art. 19. Les allégemens ordinaires, pour cause d'avarie ou de gros temps, ou qui pourraient être temporairement nécessaires par manque d'eau, ne seront pas réputés chargemens ou déchargemens dans le sens de l'article précédent, lorsque ces allégemens se feront sans toucher aux rivages et sous la surveillance des employés des douanes, et en leur absence sous celle de l'autorité locale la plus voisine.

Si des plombs ou cachets avaient été apposés aux écoutilles ou emplacemens servant aux dépôts de marchandises, le patron ou conducteur devra, dans les cas précités, s'adresser préalablement aux employés des douanes les plus voisins, pour faire lever les plombs ou scellés, en se soumettant aux mesures que ceux-ci ju-

seront nécessaires pour prévenir l'importation clandestine d'une partie de la cargaison. 1843

Les marchandises allégées devront être rechargées dans les mêmes bâtimens qui les auront apportées avant d'avoir atteint le bureau du droit fixe à la sortie.

Art. 20. Chacun des deux gouvernemens prendra les mesures nécessaires pour s'assurer de la capacité des personnes auxquelles il confie l'exercice de la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

Au patron ou conducteur qui sera reconnu apte par les autorités de son pays, il sera délivré une patente (permis) qui lui donnera le droit d'exercer la navigation des eaux précitées dans toute leur étendue, conformément aux dispositions du présent règlement.

Cette patente ne sera délivrée qu'à des sujets reconnus des deux Etats, et ne pourra être retirée que par le gouvernement qui l'aura délivrée.

Les bâtimens seront signalés dans ces patentes.

Art. 21. Le patron ou conducteur devra soumettre son bateau au jaugeage opéré d'après une échelle graduée de décimètre en décimètre, suivant la méthode actuellement en vigueur sur le Rhin. Il devra être porteur du certificat de jaugeage qui lui sera délivré par l'autorité compétente des pays respectifs.

Art. 22. Tout patron ou conducteur sera tenu, avant de partir du lieu de son chargement, de dresser un manifeste de sa cargaison suivant les lettres de voiture ou connaissemens, qui y seront joints comme pièces justificatives, et indiquant la nature et la quantité des marchandises ainsi que leur destinataire.

Ce manifeste, qui sera en tous points conforme au modèle annexé au présent règlement, devra être signé par le patron ou conducteur, qui sera responsable de son contenu.

Les employés du lieu de chargement viseront les manifestes, après s'être assurés de leur exactitude sous le rapport de la nature et de la quantité des marchandises. Ils veilleront à ce qu'ils ne présentent aucune rature, surcharge, interligne ou lacune.

Un duplicata du manifeste sera laissé au premier bureau de paiement du droit fixe.

Art. 23. Les conducteurs de trains de bois représenteront un manifeste indiquant le nombre et le volume total des arbres, calculé en mètres cubes. Le contrôle

1843 en sera fait par les employés du droit fixe, conformément aux instructions et à la table de réduction actuellement en vigueur à cet effet sur le Rhin.

Art. 24. Les employés stationnés sur les lieux où sont situés les bureaux de perception du droit fixe, auront le droit de visiter les embarcations, pour en connaître le chargement, chaque fois qu'il y aura des soupçons sur l'exactitude des manifestes.

Ce droit est indépendant de celui qu'auront les employés embarqués sur un bateau ou canot, d'exiger la représentation du manifeste de tout patron ou conducteur d'embarcation, en quelque endroit des eaux intermédiaires qu'il soit rencontré.

Dans l'un et l'autre cas, les employés, s'ils en sont requis, devront justifier de leur qualité par l'exhibition de leur commission.

Art. 25. Tout patron ou conducteur qui sera en défaut de produire, en étant requis, son manifeste et les pièces y jointes en due forme, ne pourra profiter des avantages que lui assure le présent règlement.

Art. 26. Lorsqu'un patron ou conducteur sera prévenu d'avoir tenté la contrebande, il ne pourra pas invoquer la liberté de la navigation des eaux intermédiaires pour mettre, soit sa personne, soit les marchandises qu'il aurait voulu importer ou exporter frauduleusement, à l'abri des poursuites dirigées contre lui de la part des employés des douanes, sans cependant qu'il puisse y avoir lieu à saisir, pour cause d'une pareille tentative, le reste du chargement qui n'en aurait pas été l'objet, ni en général à sévir contre le patron d'une manière plus rigoureuse que ne l'ordonnent les lois générales des Pays-Bas. Si, dans un des bureaux frontières du territoire des Pays-Bas, soit en entrant, soit en sortant, ou pendant la traversée de ce territoire, il est reconnu qu'un patron ou conducteur est porteur d'un manifeste tellement infidèle qu'il en résulte une fraude consommée ou tentée, il aura également, pour ce fait, encouru les peines portées par la loi contre les déclarations infidèles.

Art. 27. Le patron ou conducteur qui passera le bureau sans s'y présenter pour le paiement des droits avec exhibition de son manifeste, ou qui en partira avant d'avoir effectué le paiement, encourra la peine portée par l'art. 35 ci-après, à moins qu'il n'y ait été con-

traint par une force majeure et apparente, afin de sauver son bateau, le chargement ou l'équipage. 1843

En pareil cas, il suffira que le patron ou conducteur se présente au bureau de perception, aussitôt que l'embarcation et les marchandises auront été mises en lieu de sûreté.

Art. 28. Le receveur du premier bureau du droit fixe, en cas de transit direct, ou celui de l'une des places entrepositaires désignées à l'art. 10, en cas de transit par voie d'entrepôt, seront tenus de donner quittance, sans frais, au patron ou conducteur, de la somme perçue, et d'en faire mention au bas du manifeste.

Ces quittances énonceront distinctement le nombre des quintaux et le montant des différens droits payés.

Art. 29. Le patron ou conducteur pourra être obligé de prouver, par la représentation de sa quittance au bureau de sortie, qu'il a acquitté les droits au bureau où il était tenu de les payer.

Faute de produire cette quittance, s'il en est requis, il sera, jusqu'à ce qu'il se soit justifié, regardé comme fraudeur et tenu de payer provisoirement l'amende déterminée par l'art. 35.

Art. 30. Le droit fixe, perçu conformément au manifeste produit à cet effet au bureau de perception, ne sera pas restitué, lors même que les marchandises, en continuant leur voyage, auraient souffert une avarie extraordinaire, à moins toutefois que celles-ci ne soient déchargées et déclarées à la consommation des Pays-Bas.

Art. 31. Tout batelier dont l'embarcation présentera plus d'enfoncement que le maximum de la charge indiquée par la ligne fixée par l'autorité compétente, sera puni d'après les lois du pays dans lequel la contravention aura été découverte.

En outre, le contrevenant sera astreint, au port le plus voisin, de rompre charge jusqu'au degré d'enfoncement légal.

Art. 32. Il est défendu au patron ou conducteur, sous peine d'une amende de 50 à 150 florins, de charger des marchandises sur le tillac. Cette défense ne sera toutefois pas applicable aux bateaux à vapeur, pourvu que les marchandises ainsi chargées, soient réunies dans un ou deux endroits et recouvertes par une toile attachée au tillac, de manière à permettre le plombage sans occasionner un surcroît de frais et de retard.

1843 Toutes les exceptions à la défense précitée qui sont ou seront accordées par rapport à la navigation du Rhin, s'appliqueront également et de la même manière à celle des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

Art. 33. Les transports de poudre à canon se feront, dans tous cas, sur des embarcations particulières, sans aucun mélange avec d'autres objets. Les bateaux chargés de poudre resteront, autant que faire se pourra, éloignés des rives, et en cas de relâche, soit pour le déchargement, soit pour toute autre cause qui empêcherait la continuation du voyage, la police de l'endroit le plus voisin en sera avertie pour prendre les mesures que la sûreté publique pourrait exiger.

Les contraventions aux dispositions qui précèdent seront punies d'une amende de 50 à 150 florins.

Art. 34. A l'égard d'autres matières inflammables ou corrosives, telles que acides sulfurique, muriatique, nitrique, briquets phosphoriques, allumettes à friction, etc., la police du port d'embarquement aura à décider si le transport doit en être fait sur des embarcations particulières, ou s'il peut l'être concurremment avec d'autres objets. Dans ce dernier cas, elle prescrira les mesures auxquelles le batelier aura à se soumettre, et en fera mention sur le manifeste du chargement.

Les contraventions aux dispositions du présent article seront punies d'après les lois respectives des Etats où elles auront été constatées.

Art. 35. La fraude, en matière du droit fixe, sera punie d'une amende du quadruple des droits fraudés, indépendamment du simple droit, qui devra toujours être acquitté en sus.

Art. 46. Quant aux peines que le patron ou conducteur encourt par suite de fausses déclarations et autres contraventions relatives aux droits d'entrée et de sortie territoriaux, il est renvoyé aux dispositions des art. 8, 10, 12, 15, 17, 18, 19 et 26 ci-dessus, le présent règlement ne devant porter aucune atteinte aux lois particulières des Pays-Bas, par rapport aux douanes.

Art. 37. Conformément à l'art. 41 du traité du 5 novembre 1842, les navires belges ainsi que leurs cargaisons jouiront sur le Rhin néerlandais de tous les droits et avantages stipulés par la convention de Mayence du 31 mars 1831, en faveur des sujets des Etats riverains du Rhin en général. Aussi long-temps que

les susdits navires faisant la navigation précitée, ou 1843
leurs cargaisons, ne jouiront ni sur le Rhin et ses confluens régis par ladite convention, ni d'Anvers à Bath, ni de Gand au Sas-de-Gand, d'avantages autres ou plus grands que ceux accordés aux navires néerlandais ou à leurs cargaisons, les navires belges et leurs cargaisons ne paieront sur le Rhin néerlandais depuis Gorcum ou Krimpen jusqu'à Lobith, tant à la remonte qu'à la descente, que les droits auxquels sont soumis les navires des Pays-Bas et leurs cargaisons qui se rendront de ce royaume au Rhin et *vice versâ*.

Anvers, le 20 mai 1843. (*Suivent les signatures.*)

1843

ANNEXE *au règlement sur la navigation des eaux intermédiaire entre l'Escaut et le Rhin.*

MANIFESTE DU PATRON OU CONDUCTEUR **DE**

Le bâtiment *de la capacité de* *quintaux, construit au chantier de* *constructeur de navires, demeurant à* *conduit sous pavillon* (indiquer l'Etat auquel appartient le pavillon) *par le soussigné, appartient en propriété à NN.* *à* *(ou au soussigné). Il a été chargé à* *et contient ce qui suit :*

VISA pour vérification du chargement.	Noms des connaissemens dans l'ordre des numéros.	NOMS des expéditeurs et des consignataires.	LIEU de destination des marchandises.	COLIS, FEUILLES, ETC.		DESIGNATION exacte des marchandises d'après leur dénomination usitée dans le commerce.	POIDS DE CHAQUE ESPECE DE MARCHANDISES.		MONTANT	
				NOMBRE	MARQUES et NUMEROS.		DECLARÉ	TROUVÉ lors de la vérification, lorsqu'elle a eu lieu et qu'elle a donné un résultat différent de la déclaration primitive.	du droit fixé.	des amendes s'il en a été perçu.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Le soussigné affirme que le présent manifeste est exact sous tous les rapports et conforme au chargement.

A *le*

Anvers, le 20 mai 1843.

(Suivent les signatures.)

Règlement pour l'exécution de l'article 9 du traité du 19 avril 1839 et du chapitre II, section 4, du traité du 5 novembre 1842, relativement à la navigation de la Meuse. 1843

Titre Ier. — *Des droits de navigation et des moyens d'en assurer la perception.*

Art. 1er. En conformité des dispositions de l'acte général du congrès de Vienne, les péages sur la Meuse, depuis la frontière de France jusqu'à Gorcum, seront réglés suivant le décret du Gouvernement français du 10 brumaire an 4, sauf que le droit établi à raison de la largeur des bateaux sera calculé suivant leur capacité sur le pied de $^{4}/_{5}$ de centime, argent de Belgique, par distance de cinq kilomètres et par tonneau d'un mètre cube.

Les trains de bois seront assujettis au même droit de $^{4}/_{5}$ de centime par distance de cinq kilomètres par mètre cube (stère).

Sauf les dispositions que chacun des deux gouvernemens pourra prendre par rapport à la navigation intérieure, la perception des droits de navigation se fera aux bureaux ci-après désignés:

A la descente.	*A la remonte.*
A Hastier-Laveaux.	A Gorcum.
A Dinant.	A Rossum.
A Namur.	A Katwyk.
A Huy.	A Venloo.
A Liége,	A Maeseyck.
A Eysden.	A Lixhe.
A Ruremonde.	A Liége.
A Venloo.	A Huy.
A Katwyk.	A Namur.
A Rossum.	A Dinant.

Les bateaux qui, soit à la descente, soit à la remonte, auront choisi la voie du Wahal entre Rossum et Gorcum au lieu de suivre celle de la Basse-Meuse, ne seront néanmoins assujettis qu'aux péages en raison de la dernière voie.

Art. 2. Il sera libre aux deux Etats de supprimer des bureaux de perception intermédiaires, là où ils exercent seuls la souveraineté sur le lit de la rivière, en faisant percevoir au bureau le plus proche de la frontière la totalité des droits de navigation, qui étaient

1843 dus jusqu'alors aux bureaux supprimés, sans que toutefois les patrons ou conducteurs puissent être tenus de payer une plus forte quotité de droit que celle qu'ils auraient dû acquitter si les bureaux supprimés existaient encore.

Les gouvernemens se communiqueront réciproquement les décisions qu'ils auront prises pour la suppression des bureaux ci-dessus mentionnés.

Art. 3. Les droits de navigation sur la partie de la Meuse qui forme limite entre les deux Etats, seront partagés d'après l'étendue de leurs possessions respectives sur les deux rives.

En conséquence, le gouvernement des Pays-Bas recevra en conformité du tarif annexé au présent règlement :

A la descente,

Cinq centimes et trente-trois millièmes par tonneau d'un mètre cube, pour sa quotité dans le droit de navigation de cette partie de la Meuse; et pour la distance parcourue jusqu'à l'entrée du canal du Zuid-Willems-Vaart, un centime et cinquante-un millièmes.

Le gouvernement belge recevra, pour la première distance ci-dessus, quatre centimes et dix millièmes;

Et pour la seconde, soixante millièmes.

A la remonte,

Le gouvernement belge recevra, pour la distance entière de cette même partie de la Meuse, quatre centimes et dix millièmes;

Et pour la distance jusqu'à l'entrée du canal du Zuid-Willems-Vaart, trois centimes et cinquante millièmes.

Le gouvernement des Pays-Bas recevra cinq centimes et trente-trois millièmes;

Et pour la distance jusqu'à l'entrée du canal susdit, trois centimes et quatre-vingt-deux millièmes.

La perception se fera conformément à l'art. 1er à la descente, par le receveur néerlandais du bureau d'Eysden, et à la remonte, par le receveur belge du bureau de Maeseyck.

Art. 4. Les droits de navigation de la Meuse, établis par le présent règlement, seront payés, à chaque bureau de perception, d'après le tarif ci-annexé pour toute embarcation ou tout train de bois qui y passera ou qui en partira, et ce d'après la contenance men-

tionnée dans le document indiquant la capacité du ba- 1843
teau ou d'après le nombre de mètres cubes en ce qui concerne les trains de bois.

Le paiement aura lieu d'avance pour la distance à parcourir d'un bureau à l'autre, soit que l'embarcation parcoure ou non cette distance.

Art. 5. Il est néanmoins fait exception à cette règle par rapport aux bateaux qui, après avoir passé le premier bureau à la descente sur la frontière néerlandaise, quitteront la Meuse pour entrer dans le canal du Zuid-Willems-Vaart, auquel cas le droit ne sera dû qu'en raison de la distance à parcourir depuis le bureau dont il s'agit, jusqu'à l'entrée dudit canal.

Par contre, les bateaux qui, à la remonte, passeront devant le bureau de Maeseyck, en destination du canal précité, ne seront assujettis aux droits qu'en raison de la distance depuis l'extrême frontiere belge jusqu'audit canal.

Art. 6. Seront exempts de tous droits:

1º Les bateaux chargés d'approvisionnemens pour les armées et d'effets militaires appartenant à l'un ou l'autre des deux gouvernemens respectifs;

2º Les bateaux pêcheurs, ceux servant à traverser la Meuse d'une rive à l'autre, les batelets contenant les agrès des bateaux et ceux servant à transporter les chevaux de halage d'un bord à l'autre;

3º Les bateaux chargés d'engrais, de grains en gerbes et de fourrages pour le compte des fermiers dans l'étendue de leurs exploitations, et ces mêmes bateaux allant ou revenant à vide dans la même étendue.

Art. 7. Les bateaux à vide ne paieront que la moitié du droit.

Les bateaux à vapeur ne paieront également que la moitié du droit et seulement pour les parties de la cale destinées à recevoir un chargement de marchandises, ou pour les marchandises qui seraient chargées sur leur tillac.

Art. 8. Il n'y aura pas lieu d'exiger de nouveaux droits de navigation sur les embarcations qui, après avoir acquitté lesdits droits lors de leur passage à un bureau seraient obligées, par force majeure constatée, d'y retourner ou même de rebrousser chemin plus loin.

Art. 9. Les paiemens se feront sur quittance en monnaie ayant cours légal dans le pays où ils devront

1843 avoir lieu, le franc calculé à 47 ½ cents des Pays-Bas. Les monnaies inférieures à 50 centimes de Belgique ou 25 cents des Pays-Bas, ne seront toutefois admises que pour solde de fractions au-dessous de cette somme.

Art. 10. Les deux gouvernemens ne pourront augmenter le tarif en aucune manière, pas même indirectement, en prescrivant l'usage du papier timbré ou en établissant d'autres droits de ce genre.

Art. 11. Les droits de navigation de la Meuse ne pourront être affermés, soit en masse, soit partiellement; la perception en sera faite, dans chaque Etat, pour son compte et par ses employés.

Les deux gouvernemens s'obligent réciproquement à placer dans leurs bureaux de perception un nombre d'employés suffisant pour que le service ne soit jamais en souffrance, que les patrons ou conducteurs n'éprouvent point de retard dans leur navigation et sans que les dispositions de l'art. 316 de la loi générale du 26 août 1822 (Journal officiel, n° 38), puissent être applicables à la perception du droit de navigation.

Art. 12. Des distances, prises pour base du droit de navigation, n'ayant été déterminées que d'après des renseignemens plus ou moins exacts, il pourra être procédé contradictoirement à un mesurage de la rivière dans toute sa longueur sur le territoire des deux Etats, aux frais de celui qui en fera la demande.

Le droit sera rectifié, s'il y a lieu, d'après les distances reconnues par ce mesurage.

Art. 13. Tout propriétaire ou conducteur de bateau sera tenu, avant de l'employer à la navigation de la Meuse, conformément au présent règlement, de le soumettre au jaugeage des employés désignés à cet effet par les gouvernemens respectifs.

Le mesurage par tonneau d'un mètre cube sera fait d'après le règlement sur cette matière du 20 octobre 1819, n° 1, actuellement en vigueur dans les deux pays.

Indépendamment de la marque imprimée au moyen d'un fer rouge sur le bateau indiquant son numéro et sa capacité, le propriétaire devra faire répéter cette indication, aux endroits les plus apparens des deux côtés des bateaux, en chiffres blancs sur fond noir, peints à l'huile de la grandeur d'un décimètre ou palme.

Art. 14. Tout conducteur de bateau sera tenu de représenter, sur la réquisition qui lui en sera faite par

les employés chargés de la perception ou de la surveillance du droit de navigation, le document authentique indiquant la capacité du bateau. 1843

Tout conducteur de trains de bois sera tenu de déclarer aux mêmes employés le nombre de mètres cubes dont le train est composé.

Art. 15. Les tarifs seront affichés dans les bureaux de perception.

Titre II. — *De l'application à la navigation des lois sur les douanes des Etats respectifs.*

Art. 16. Les bateaux appartenant à la navigation de la Meuse, ainsi que leurs cargaisons, venant du Rhin ou des Pays-Bas, passeront librement en transit direct et sans être obligés de rompre charge par toute l'étendue de la Meuse jusqu'en France, et ne paieront en remplacement de tout droit de transit, péages et autres de cette nature, que ceux établis par l'art. 1er du présent règlement; et réciproquement les bateaux et leurs cargaisons venant de la France ou de la Belgique pourront, aux mêmes conditions, faire usage de la Meuse pour se rendre au Rhin ou dans les Pays-Bas.

Art. 17. Les cargaisons entières ou partielles des bateaux mentionnés à l'article précédent, seront reçues et pourront rester déposés pendant un temps indéterminé, tant pour la consommation que pour le transit, dans les entrepôts néerlandais admis pour les marchandises appartenant à la navigation rhénane, avec faculté d'option, en cas de transit suivant les dispositions établies pour ces entrepôts, entre le paiement des droits ordinaires d'après les tarifs des Pays-Bas et celui du droit fixe mentionné à l'art. 4 de la convention de Mayence du 31 mars 1831.

En retour, l'entrepôt public de Liége sera ouvert aux cargaisons mentionnées ci-dessus. Elles pourront y être déposées pendant un temps indéterminé et être déclarées en consommation ou en transit par la Meuse, soit qu'elles viennent de la France, des Pays-Bas ou du Rhin, avec faculté d'option, en cas de transit, entre les droits ordinaires d'après le tarif belge, et le paiement du droit mentionné à l'art. 1er du présent règlement.

Les marchandises sortant des entrepôts indiqués ci-dessus et destinées à la consommation, seront assujetties aux droits d'après les lois et tarifs des pays respectifs.

1843 Art. 18. Les marchandises entreposées ainsi qu'il vient d'être dit, comme appartenant au commerce de la Meuse, ne paieront pour tous droits de magasin, de quai, de grue et de balance, et pour autant qu'il aurait été fait usage de ces établissemens, que la quotité indiquée comme maximum pour les entrepôts du Rhin.

Il ne pourra y avoir lieu, quant à la hauteur des droits ci-dessus mentionnés, à aucune distinction entre les cargaisons des différens bateaux exerçant la navigation de la Meuse.

Art. 19. Le patron ou conducteur d'un bateau destiné à parcourir la Meuse en transit direct sans rompre charge, sera tenu, avant de partir du lieu du chargement, de dresser un manifeste de sa cargaison suivant les lettres de voiture ou connaissemens, qu'il devra se faire délivrer, indiquant la nature et la quantité de marchandises avec désignation de la personne à qui l'expédition en est faite.

Ce manifeste, qui sera en tout point conforme au modèle joint au présent règlement, devra être signé par le patron ou conducteur, qui sera responsable de son contenu.

Art. 20. Le manifeste ainsi que les lettres de voiture ou connaissemens, qui devront accompagner le chargement, seront représentés par le patron ou conducteur aux employés des douanes au premier bureau à l'entrée, et au dernier bureau à la sortie du territoire qu'il traversera en transit direct.

Ces employés s'assureront, par une visite sommaire, de la conformité du chargement avec le manifeste et les pièces y jointes, et ce, indépendamment des mesures de précaution mentionnées à l'art. 24.

Art. 21. Indépendamment des obligations prescrites par les art. 19 et 20, le patron ou conducteur sera obligé de représenter son manifeste aux employés des douanes, qui lui en feront la demande, en quelque endroit de la Meuse qu'il puisse se trouver. A défaut de le représenter, il ne pourra pas profiter des avantages que lui assure le présent règlement.

Art. 22. Le patron ou conducteur de bateau muni du manifeste en bonne et due forme, dont il est parlé à l'art. 19, ne pourra être arrêté en route sous prétexte de perception d'impôts de l'Etat ou de recherches à faire à cette fin sur le chargement, si ce n'est au bureau de

douanes à l'entrée ou à la sortie du territoire des deux 1843
gouvernemens, ou dans les cas prévus par l'art. 31.

Art. 23. Chacun des deux Etats aura le droit de déterminer, à son gré, les ports et les différens lieux d'atterrage où il sera exclusivement permis de prendre charge ou de décharger.

Néanmoins lorsqu'un patron ou conducteur sera empêché pour cause de gros temps, de voie d'eau ou d'autres accidens, de continuer sa route, il lui sera permis de mettre son bateau en tout autre lieu de sûreté; il pourra même, au besoin, le faire décharger en tout ou en partie, pourvu que, dans l'un et l'autre cas, cela ait lieu sous la surveillance des employés des douanes et, en leur absence ou à leur défaut, sous celle de l'autorité locale.

Toutefois le patron ou conducteur, en reprenant les marchandises pour continuer sa route, ne sera pas, par ce fait, soumis aux droits suivant le tarif du pays.

Lorsqu'en pareille circonstance, le patron ou conducteur arrivera dans un endroit où il n'y a point d'employés de douanes, il devra de suite donner connaissance de son arrivée à l'autorité locale et faire ses diligences afin de constater d'une manière légale la force majeure qui l'a obligé de relâcher.

Les employés des douanes du poste le plus voisin du même territoire en seront immédiatement avertis, pour qu'ils puissent prendre des mesures ultérieures de surveillance.

Tout ce que le patron ou conducteur aurait fait de son chef, sans en avoir préalablement averti les employés ou, en leur absence et à leur défaut, l'autorité locale, et sans attendre leur intervention, ne sera excusable qu'autant qu'il prouvera, d'une manière incontestable, que le salut du bateau ou de son chargement en dépendait.

Art. 24. Indépendamment du manifeste, le patron de bateaux destinés à parcourir, sans rompre charge, des distances où la souveraineté sur la Meuse appartient avec ses deux rives à un seul et même gouvernement, ne sera tenu, à l'entrée de ce territoire, à remplir d'autres formalités de douane, que de faire apposer des plombs ou cachets aux écoutilles et aux emplacemens servant de dépôt de marchandises, ou de recevoir à bord des gardiens, toutes les fois que les employés des

1843 douanes le jugeront convenable, ou enfin de se soumettre à ces deux formalités réunies.

Art. 25. Il sera toutefois loisible au patron ou conducteur de bateaux mentionnés à l'article précédent, d'invoquer, en remplacement des dispositions concernant les manifestes, l'application des formalités des douanes suivant la législation du pays dont il voudra traverser le territoire en transit direct, pourvu qu'il en fasse la demande par écrit au premier bureau à l'entrée de ce territoire.

Il pourra même être obligé de se soumettre aux formalités de douane selon la même législation, lorsque le transit s'opérera par bateaux ouverts ou par bateaux dont la fermeture des écoutilles ou autres issues des emplacemens servant de dépôt de marchandises, ne pourrait pas être suffisamment assurée au moyen de plombs ou cachets.

Dans l'un et l'autre cas, il n'y aura pas lieu au paiement du droit de transit, mais seulement à celui des droits dus d'après l'article 1er du présent règlement.

Art. 26. Il y aura lieu à l'application des formalités des douanes suivant la législation des Etats respectifs par rapport aux bateaux qui chargeront ou déchargeront, soit entièrement, soit partiellement, dans les entrepôts ouverts au commerce de la Meuse, ou lorsqu'il s'agira de marchandises dont la destination, en arrivant dans l'un ou l'autre pays, serait d'y être livrées à la consommation, ou qui y seraient embarquées pour l'exportation.

Art. 27. Les allégemens ordinaires, pour cause d'avarie ou de gros temps, ou qui pourront être temporairement nécessaires en quelques endroits de la rivière eu égard à l'état moins favorable de son lit, pour la navigation, ne seront pas réputés chargemens ou déchargemens dans le sens de l'article précédent, lorsque ces allégemens se feront sur la rivière sans toucher aux rivages, et sous la surveillance des employés des douanes et, en leur absence ou à leur défaut, sous celle de l'autorité locale la plus voisine.

Art. 28. Le service des gardiens se bornera à la surveillance des bateaux et des chargemens ou des plombs et cachets.

Le patron ou conducteur du bateau est tenu de les faire participer à la nourriture de l'équipage et de leur

fournir le feu et la lumière nécessaires; mais il est dé- 1843
fendu à ces gardiens d'exiger ou d'accepter en outre, à ce titre et sous aucun prétexte, une rétribution quelconque du patron ou conducteur.

Art. 29. Lorsque, en cas de plombage ou d'apposition de cachets aux écoutilles ou emplacemens servant de dépôt de marchandises, le patron ou conducteur du bateau sera obligé, par manque d'eau ou par suite d'autres circonstances extraordinaires, d'en alléger le chargement, il devra s'adresser aux employés des douanes du poste le plus voisin, pour faire lever les plombs ou cachets, en se soumettant aux mesures ultérieures que ceux-ci jugeront nécessaires pour prévenir l'importation clandestine d'une partie du chargement.

Art. 30. Si, dans un des bureaux frontières d'un territoire, soit en entrant, soit en sortant, ou pendant sa traversée, il est reconnu qu'un patron ou conducteur est porteur d'un manifeste infidèle, et qu'il en résulte une fraude consommée ou tentée, il aura, pour ce fait, encouru les peines portées par la loi du pays contre les fausses déclarations.

Art. 31. Lorsqu'un patron ou conducteur sera prévenu d'avoir tenté la contrebande, il ne pourra pas invoquer la liberté de la navigation pour mettre, soit sa personne, soit les marchandises qu'il aurait voulu importer ou exporter frauduleusement, à l'abri des poursuites dirigées contre lui de la part des employés des douanes, sans cependant qu'il puisse y avoir lieu à saisir, pour cause de cette tentative, le reste du chargement qui n'en aurait pas été l'objet, ni en général à sévir contre le patron ou conducteur d'une manière plus rigoureuse que ne l'ordonnent les lois générales en vigueur dans l'Etat où la contravention a été constatée.

Titre III. — *Du droit d'exercer la navigation.*

Art. 32. Chacun des deux gouvernemens prendra les mesures nécessaires pour s'assurer de la capacité des personnes auxquelles il confiera l'exercice de la navigation de la Meuse.

Il sera délivré une patente ou permis au patron ou conducteur reconnu apte par l'autorité de son pays, et cette pièce lui donnera le droit d'exercer la navigation conformément au présent règlement dans toute l'étendue de la Meuse.

1843 Les patentes de navigation ne seront délivrées qu'à des sujets des Etats riverains de la Meuse; les bâtimens seront signalés dans ces patentes.

Art. 33. Le patron ou conducteur, admis à la navigation de la Meuse, ne pourra nulle part être contraint à décharger malgré lui ou à transférer son chargement sur d'autres embarcations.

Tous les droits, priviléges et usages, qui pourraient exister en opposition directe ou indirecte avec la présente disposition sont et demeurent supprimés, sans qu'ils puissent être rétablis sous quelque dénomination que ce soit.

Art. 34. Le nombre de patrons ou conducteurs sur la Meuse est indéterminé.

Les patrons ou conducteurs exploitant la navigation sur les rivières confluentes de la Meuse, de même que les patrons ou conducteurs du Rhin et de l'Escaut, seront admis par réciprocité à la navigation de la Meuse.

Il suffira, dans ce cas, que les patrons ou conducteurs constatent leurs droits à la navigation de l'un desdits fleuves ou rivières.

Art. 35. Le transport des personnes, chevaux, voitures, effets et autres objets, d'une rive à l'autre, et tout ce qui tient au commerce ordinaire des deux rives, n'a rien de commun avec le présent règlement, pas plus que la navigation d'un patron ou conducteur restreint à l'exercer dans le parcours du territoire de son pays sans en dépasser les limites, un tel patron ou conducteur n'étant assujetti qu'aux autorités du pays où il exerce son métier.

Art. 36. Le gouvernement du pays où le patron ou conducteur est domicilié, a seul le droit, pour des motifs graves, de lui retirer la patente (permis) qui lui aura été délivrée.

Cependant cette disposition n'exclut pas le droit qu'auront les Etats respectifs de faire poursuivre et juger le patron ou conducteur prévenu d'un délit ou crime commis sur leur territoire, et de demander même, selon les circonstances, aux autorités de son domicile, que sa patente lui soit retirée.

Art. 37. Lorsqu'il s'agira d'établir un service de navigation à jours et heures fixes, pour le transport des voyageurs et de leurs effets, ou de marchandises d'un pays vers l'autre, la demande d'autorisation devra

être faite simultanément aux deux gouvernemens, qui, 1843
s'il y a lieu, en feront l'objet d'une négociation.

Titre IV. — *De la police pour la sûreté de la navigation et du commerce.*

Art. 38. Les deux gouvernemens s'engagent à donner leur attention particulière à ce que les chemins de halage existant sur les bords de la Meuse soient mis et entretenus en bon état, et que toutes les réparations nécessaires aient lieu chaque fois, sans aucun retard, aux frais de qui il appartiendra, et de manière à ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation.

Ils s'engagent de plus à prendre, dans l'étendue de leurs territoires respectifs, les mesures nécessaires pour que les moulins et autres usines à établir sur la Meuse, ainsi que les batardeaux et ouvrages d'art quelconques, ne puissent entraver la navigation, et en outre, à faire cesser à leurs frais tous les obstacles qui pourraient se rencontrer dans le lit de la Meuse, lorsque ces obstacles résulteront du défaut de surveillance ou d'entretien convenable.

Les travaux qui devront s'exécuter sur le territoire mixte pour l'entretien en bon état du lit de la Meuse, devront être exécutés aux frais des deux gouvernemens, après qu'ils se seront entendus sur l'utilité des travaux.

Art. 39. Afin de conserver les chemins de halage, les berges, travaux d'art et gardes de corps, il ne pourra être attaché plusieurs chevaux de front à chacune des cordes de halage.

Il est défendu de déposer sur ces chemins du gravier, des pierres, bois, immondices, de la paille ou du fumier, ainsi que tout autre objet qui pourrait empêcher la circulation et embarasser les berges.

Art. 40. Les patrons ou conducteurs dont les bateaux couleraient bas, sont tenus, aussitôt après l'accident, de faire placer une balise au-dessus de ces bateaux.

Ils seront tenus de faire relever sans délai les bateaux et de faire repêcher les marchandises, les agrès et tous autres objets qui seraient restés au fond de l'eau.

Art. 41. Partout où la localité de la Meuse rend nécessaire le balisage pour la sûreté de la navigation, les droits ou salaires existans seront maintenus et devront être les mêmes pour tous ceux qui exercent la navigation sur la Meuse.

1843 Art. 42. Conformément à l'usage adopté pour la navigation de la Meuse, lorsque les eaux sont au-dessous d'un mètre à l'échelle de l'étiage, il sera facultatif aux patrons ou conducteurs de coupler à la descente deux bateaux et une nacelle, dont la contenance réunie ne dépassera pas cent dix tonneaux; la faculté de coupler trois embarcations cessera lorsque les eaux auront atteint une hauteur au delà d'un mètre.

Les bateaux de toute espèce devront toujours avoir vingt-cinq centimètres de franc-bord au-dessus de l'eau tout compris, jambresse et bortingles, que le bortingle soit un *waterbord* faisant corps avec la jambresse (gangboord), ou qu'il soit composé de simples flaches (hausses mobiles) bien ajustées et étoupées de manière à ce que l'eau ne pénètre pas dans le bateau.

Art. 43. Les transports de poudre à canon se feront dans les embarcations particulières, sans aucun mélange d'autres objets. Ces bateaux resteront, autant que possible, éloignés des habitations et se conformeront, au surplus, exactement aux précautions prescrites par chaque Etat dans l'intérêt de la sûreté publique.

Art. 44. Il sera défendu aux fermiers des bads et nacelles servant au passage d'une rive à l'autre, d'entraver la circulation des bateaux; les patrons ou conducteurs de ceux-ci ne pourront également stationner de manière à empêcher le service des fermiers ou les abords aux abreuvoirs publics.

Titre V. — *Des fraudes, contraventions, poursuites et pénalités.*

Art. 45. La fraude des droits de navigation sera punie d'une amende du sextuple des droits fraudés, non compris le montant du droit, qui devra toujours être acquitté en sus.

Les autres contraventions au présent règlement seront punies d'une amende de 25 à 100 francs. Quant aux peines que le patron ou conducteur encourra par suite de manifestes infidèles, fausses déclarations ou autres infractions aux lois des douanes, elles seront appliquées suivant la législation sur cette matière dans les Etats respectifs.

Art. 46. Le patron ou conducteur qui ne représentera pas, lorsqu'il en sera requis, la quittance des droits de navigation qu'il aura dû payer au bureau pré-

cédent, sera passible de l'amende établie contre la fraude 1843
desdits droits.

Il sera soumis à la même amende lorsqu'il passera devant un bureau sans s'y présenter pour le paiement du droit, ou qu'il en partira ayant d'avoir effectué ce paiement, à moins qu'il n'y ait été contraint par une force majeure, dans lequel cas il devra se présenter au bureau de perception aussitôt après que la cause de l'empêchement aura cessé.

Art. 47. En cas de contravention au présent règlement, les embarcations ainsi que leurs chargemens pourront être retenus jusqu'à ce qu'il ait été fourni bonne et valable caution par la partie contrevenante, tant pour les peines et amendes encourues que pour les droits dus, et qu'en outre il ait été fait élection de domicile dans le pays où la contravention aura été commise.

Art. 48. Le patron ou conducteur sera, dans tous les cas, responsable des amendes encourues pour contraventions au présent règlement par les gens de son équipage, ou ceux employés à son service, sauf son recours contre ceux qui par leurs faits ou omissions y auraient donné lieu.

Art. 49. Les contraventions au présent règlement seront constatées suivant les lois du pays où elles auront été commises.

Toutes les actions résultant des dispositions du même règlement seront portées devant le juge du pays où le fait aura eu lieu.

Les causes y seront poursuivies, instruites et jugées comme matières sommaires, et les jugemens et arrêts mis à exécution, le tout conformément aux lois en vigueur.

Titre VI. — *Des inspecteurs de la navigation et de leurs attributions.*

Art. 50. Chacun des deux gouvernemens nommera un inspecteur pour la navigation de la Meuse.

Ces inspecteurs exerceront leurs fonctions exclusivement dans les limites du pays auquel ils appartiennent, sauf toutefois qu'ils pourront visiter les bureaux établis pour la perception commune du droit de navigation; les employés de ces bureaux seront tenus de leur exhiber les registres et documens servant à la perception, au contrôle et à la comptabilité du même droit, et de

1843 leur donner à cet égard tous les renseignemens nécessaires.

Art. 51. Aussi souvent que le besoin du service l'exigera et au moins une fois par an, ils seront tenus de faire une tournée de leur inspection, afin de reconnaître l'état du lit de la rivière et les obstacles que la navigation pourrait rencontrer; ils visiteront les chemins de halage, et adresseront à leurs gouvernemens des rapports détaillés sur ces objets, de même que sur les contraventions au présent règlement qu'ils auraient pu remarquer ou dont ils auraient en connaissance par d'autres voies.

Art. 52. Dans le mois de mai de chaque année, les deux inspecteurs se réuniront alternativement une année à Maestricht et l'autre à Liége, pour s'entendre sur les propositions à faire à leurs gouvernemens dans l'intérêt du commerce et de la navigation de la Meuse. Ils se communiqueront réciproquement les observations et les plaintes qui pourraient avoir été faites par rapport à l'exécution du présent règlement; ils recueilleront à cet égard tous les renseignemens nécessaires, et pourront au besoin se rendre simultanément sur les lieux pour vérifier des faits contestés.

Art. 53. Lors de leur réunion annuelle, les deux inspecteurs arrêteront les recettes de l'année écoulée, qui auront été faites aux bureaux du chef de la perception commune; ils en feront le partage, suivant les dispositions de l'art. 3 du présent règlement, et feront effecteur le versement du solde de compte au bureau le plus voisin du pays auquel ce solde sera reconnu appartenir.

Anvers, le 20 mai 1843.

(*Suivent les signatures.*)

ANNEXE *au règlement sur la navigation de la Meuse.*

Tarif des droits de navigation

Etablis sur la Meuse, depuis Hastier-Lavaux jusqu'à Gorcum, à percevoir des bateaux et des trains de bois, à raison de chaque mètre cube de contenance ou de volume, sauf les exemptions et réductions mentionnées au règlement.

POUR LA DISTANCE DE	POUR LA DISTANCE A	EN DESCENDANT au BUREAU DE	DROITS par mètre cube cent.	DROITS par mètre cube mill.	EN REMONTANT au BUREAU DE	DROITS par metre cube cent.	DROITS par metre cube mill.
La frontière de France et de Belg.	Dinant	Hastier-Lavaux	3	06	Dinant	3	06
Dinant.	Namur	Dinant	4	32	Namur	4	32
Namur	Huy	Namur	5	15	Huy	5	15
Huy	Liége	Huy	5	48	Liége	5	48
Liége	La frontière de Belgique à Navagne	Liége	2	50	Lixhe	2	50
Navagne	L'entrée du canal, dit *Zuid Willems-Vaart*	Eysden	2	11			
Navagne	La frontière des Pays-Bas sur la rive gauche de la Meuse	Eysden	9	43	Maeseyck	9	43
La frontière des Pays-Bas sur la rive gauche de la Meuse	L'entrée du canal, dit *Zuid-Willems-Vaart*	. . . .			Maeseyck	7	32
Id id id	Venloo	Ruremonde	7	35	Venloo	7	35
Venloo	Katwyk	Venloo	9	06	Katwyk	9	06
Katwyk	Rossum	Katwyk	10	60	Rossum	10	60
Rossum	Gorcum	Rossum	6	90	Gorcum	6	90

Anvers, le 20 mai 1843. *(Suivent les signatures.)*

ANNEXE *au règlement sur la navigation de la Meuse.*

MANIFESTE DU PATRON OU CONDUCTEUR DE

Le bâtiment de la capacité de tonneaux, construit à naviguant sous pavillon et conduit par le soussigné, appartenant en propriété à NN. à (ou au soussigné). Il a été chargé à et contient ce qui suit :

VISA pour VÉRIFICATION de CHARGEMENT.	No des connaissemens ou lettres de voitures.	NOMS DES EXPÉDITEURS et des CONSIGNATAIRES	LIEU DE DESTINATION des MARCHANDISES.	COLIS FUTAILLES, ETC.		DÉSIGNATION exacte DES MARCHANDISES d'après leur dénomination usitée dans le commerce.	POIDS DE CHAQUE ESPÈCE de MARCHANDISES.	MONTANT DES	
				NOMBRE.	MARQUES et NUMÉROS			DROITS de NAVIGATION	amendes s'il en a été perçu,
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Le soussigné affirme que le présent manifeste est exact sous tous les rapports et conforme au chargement.

A *le*

Anvers, le 20 mai 1843. (*Suivent les signatures.*)

Observation. Les receveurs des droits de navigation prendront des *duplicata* des manifestes pour justification de leurs recettes. Ils inscriront dans les 9e et 10e colonnes le montant des droits et des amendes perçus, en toutes lettres, et signeront conjointement avec un autre employé.

Règlement pour l'exécution de l'article 10 du traité du 19 avril 1839 et du chapitre II, section 2 du traité du 5 novembre 1842, relativement à la navigation du canal de Terneuzen. 1843

Les commissaires belges et néerlandais, réunis à Anvers en vertu du § 6 de l'art. 9 du traité de Londres du 19 avril 1839, autorisés par leurs gouvernemens à s'occuper de la révision du règlement général sur la canal de Terneuzen du 9 avril 1830:

Vu l'art. 10 du même traité;

Vu les art. 26 à 37 du traité signé à La Haye, le 5 novembre 1842, ainsi conçus:

Art. 26. Les navires venant de la mer pour se rendre en Belgique par le canal de Terneuzen, ou *vice versâ*, ne seront assujettis, pour le parcours de ce canal et la manoeuvre des ponts et des écluses, au paiement d'aucun droit, péage ou rétribution, quelles qu'en puissent être la dénomination et l'espèce, soit au profit des Pays-Bas, soit au profit de la Belgique.

Art. 27. Les navires non mentionnés à l'article ci-dessus ne seront assujettis pour le parcours du canal de Terneuzen, à aucun autre péage ou rétribution, qu'aux droits dont il sera parlé dans les articles ci-après.

Art. 28. Les tarifs et arrêtés réglementaires de la navigation sur le canal de Terneuzen seront revisés, de commun accord, dans leur application à la navigation intérieure de ce canal.

Jusqu'à ce que cette révision ait eu lieu, la perception se fera d'après le mode en vigueur.

Dès à présent, les droits de navigation sont réduits à deux tiers du tarif actuel et à moitié pour les barques et bateaux à vapeur faisant un service public périodique pour le transport de voyageurs ou de marchandises. Les bâtimens et embarcations exclusivement chargés de poisson frais, engrais, pierres, chaux, charbon de terre et tourbes, ne paieront également que la moitié des droits fixés par le tarif précité.

Art. 29. Le tonnage des bâtimens et embarcations sera calculé à raison de 1 mètre cube conformément aux règles tracées par la décision du 20 octobre 1819, encore en vigueur dans les deux pays.

Le même mode sera suivi pour les bateaux à va-

1843 peur; mais leur tonnage imposable ne sera calculé que sur les parties de la cale destinées à recevoir un chargement de marchandises.

Art. 30. Le pilotage, s'il y a lieu, soit pour l'entrée ou pour la sortie de Terneuzen, soit pour le parcours du canal, ne pourra être rendu obligatoire, et aucun droit de pilotage ne pourra être exigé des capitaines de navires qui ne feraient pas usage de pilotes.

Art. 31. Lorsque le tirant d'eau d'un navire ne lui permettra pas de naviguer sur le canal, ou qu'il y aura, pour toute autre cause, nécessité de l'alléger, tout ou partie de son chargement pourra être transbordé sur des alléges, après en avoir préalablement averti les employés des douanes au poste le plus voisin de l'endroit où l'allégement devra avoir lieu.

Le transbordement s'effectuera sous la surveillance des douanes du pays où il aura lieu, conformément aux lois en vigueur.

Art. 32. Les alléges dont il est parlé à l'article ci-dessus n'auront à supporter le paiement d'aucun droit de navigation, sous quelque dénomination que ce puisse être.

Il en sera de même pour les bois amenés par les navires allégés, que ces navires traîneront en radeau à la remorque, le tout pour autant que les alléges et les bois en radeau passeront simultanément avec le navire dont le chargement a été allégé.

Art. 33. Les navires allant de la Belgique à la mer par le canal de Terneuzen et l'Escaut occidental, et *vice versâ*, seront exempts de toute visite et formalités de la douane néerlandaise à leur entrée, à leur sortie et pendant le parcours du canal de Terneuzen, sauf l'apposition des plombs ou scellés aux écoutilles et aux autres issues, ou la mise à bord de gardiens, dont le nombre ne dépassera pas celui de deux.

Les gardiens participeront au feu, à la lumière et à la nourriture de l'équipage; mais il leur est défendu de recevoir aucune rétribution, indemnité ou salaire des capitaines.

Art. 34. Les formalités de douanes sur le territoire néerlandais, en ce qui concerne les navires se rendant de Gand à un autre port de la Belgique et *vice versâ*, seront déterminées par la commission mixte d'Anvers. Ces formalités ne pourront être plus rigoureuses que

celles admises pour la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin. 1843

Art. 35. Les navires chargés de marchandises destinées en transit de Gand pour le Rhin et *vice versâ*, par le canal de Terneuzen, ne seront assujettis, quant aux douanes, sur le territoire néerlandais ou le territoire belge, qu'aux formalités stipulées pour la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

Art. 36. Les marchandises destinées soit au transit ordinaire, soit à la consommation ou à destination des entrepôts, seront régies respectivement par les lois en vigueur dans les deux pays.

Art. 37. Tout fait ou toute tentative de fraude sera constaté et puni suivant les dispositions des lois en vigueur dans le pays où le délit a eu lieu.

Sont convenus des dispositions suivantes;

Titre Ier. — *Perception des droits de navigation.*

Art. 1er. Les deux gouvernemens désirant attendre que l'expérience ait démontré s'il y a des motifs d'apporter des changemens au taux des droits de navigation sur le canal de Terneuzen, il est entendu que les droits établis par le règlement du 9 avril 1830 et modifiés par le traité du 5 novembre 1842, resteront en vigueur jusqu'à ce que cette révision ait eu lieu de commun accord.

Art. 2. Les droits seront respectivement perçus par les préposés du canal nommés à cet effet, aux bureaux de Gand, Sas-de-Gand et Terneuzen, ainsi qu'à chaque pont.

Ces bureaux de perception seront indiqués par des écriteaux: le tarif y sera affiché.

Art. 3. Il est défendu aux capitaines ou patrons de navires ou autres embarcations de dépasser les bureaux mentionnés ci-dessus ou les ponts avant d'avoir acquitté les droits dus.

Les employés chargés de la perception délivreront, contre le paiement des droits, des quittances extraites d'un registre à souche.

Il ne sera pas donné de quittance du paiement des droits au passage des ponts (bruggelden).

Art. 4. Les droits payables par tonneau seront perçus conformément aux règles tracées par la décision du 20 octobre 1819, sans qu'il y ait lieu à distinguer si

1843 les navires ou bateaux sont à vide ou chargés, en tout ou en partie.

La perception se fera d'après le certificat de jaugeage, dont le capitaine ou batelier devra être porteur.

Art. 5. A la demande des préposés du canal, les capitaines ou bateliers pourront être tenus de se rendre à terre aux bureaux de perception pour justifier du paiement des droits, de la capacité de leurs bateaux et de la nature de leur chargement.

Quant aux navires qui jouissent de l'exemption des droits de navigation, ils en justifieront, au premier bureau d'entrée sur chaque territoire, par l'exhibition des connaissemens et autres papiers de bord.

Art. 6. A défaut de produire le certificat de jaugeage, ou si l'employé chargé de la perception des droits a des soupçons graves sur l'exactitude de ce certificat, d'après les dimensions extérieures du bateau, le patron sera obligé de payer d'après une évaluation approximative du tonnage à faire par ledit employé, à moins qu'il ne préfère se soumettre à une vérification au même bureau de perception. Dans ce cas, les frais seront supportés par la partie succombante.

Si le patron a payé d'après l'évaluation et que, dans le terme de six mois, à dater du paiement, il produise un certificat de jaugeage délivré par l'autorité du pays qui a perçu les droits et constatant que cette évaluation lui a été préjudiciable, il y aura lieu à restitution pour l'excédant.

Art. 7. Les trains de bois, à l'exception de ceux amenés par les navires allégés, que ces navires traîneront en radeau à la remorque, seront assujettis aux droits du tarif, en calculant chaque mètre cube de bois pour un tonneau.

Art. 8. Les navires et bateaux qui chargeront ou déchargeront à une distance de mille mètres en deçà du pont de Meulestede jusqu'à l'écluse à Sas ou l'écluse de décharge à Gand, devront payer le même droit qu'au passage de cette écluse.

Il est défendu de commencer le chargement ou le déchargement avant que le paiement de ce droit ne soit effectué.

Pareillement, les navires ou bateaux qui chargeront ou déchargeront à mille mètres en aval ou en amont

des écluses au Sas-de-Gand et à Terneuzen, paieront le 1843
même droit qu'au passage de ces écluses.

Ces distances seront indiquées par des poteaux.

En ce qui concerne les bâtimens qui chargeront ou déchargeront dans le port extérieur ou dans l'ancien port de Terneuzen, il sera dû le même droit que celui à payer au passage des écluses.

Art. 9. Si les navires ou bateaux, qui sortent du canal après avoir acquitté les droits de navigation, sont retenus par un vent contraire dans le port extérieur de Terneuzen, il n'y aura plus lieu à leur faire payer aucun droit de port; mais si leur départ n'est point retardé par le temps ou le vent, le droit sera perçu comme sur tous les autres navires qui ne font qu'y entrer.

Art. 10. Sont exempts de droits, dans le port de Terneuzen, les bateaux faisant un service régulier (beurtlieden), qui d'ancienne date y chargent ou déchargent, de même que les bateaux à vapeur et les barques servant *exclusivement* au transport des passagers avec leurs effets de voyage, à l'exclusion de toutes marchandises.

Art. 11. *A.* Tous capitaines ou patrons qui dépasseraient les bureaux de perception mentionnés à l'article 2 du présent règlement, sans y avoir acquitté les droits et pris la quittance à bord, de même que ceux qui auraient négligé de payer le droit de port à Terneuzen, seront passibles d'une amende égale au décuple du droit, qui devra toujours être acquitté en sus;

B. La même disposition, sauf en ce qui concerne la quittance, est applicable à la fraude du droit de pont;

C. Le refus de se rendre aux bureaux de perception, à la demande des employés, ou d'exhiber à ces bureaux le certificat de jaugeage, la quittance des droits de navigation ou les connaissemens et autres papiers de bord, sera puni d'une amende de 50 francs (25 florins);

D. Si, faute d'acquitter les droits établis ou de se conformer à l'une des dispositions du règlement, les navires ou bateaux sont dans le cas d'être retenus au passage, les capitaines ou bateliers deviendront passibles d'un droit de 20 francs (10 florins), pour chaque jour de station dans le canal;

E. Les contraventions aux §§. 1 et 3 de l'article 8, donneront lieu à une amende du décuple du droit exi-

1843 gible, non compris le montant dudit droit qui devra toujours être payé en sus.

Art. 12. Toutes les amendes devront être immédiatement payées contre quittance, au bureau le plus voisin appartenant au pays où la contravention aura été commise, ou garanties par une bonne et solvable caution, à la satisfaction des préposés du canal.

Si les capitaines ou bateliers refusent de se conformer à cette disposition ou de payer les droits dus, leurs navires ou bateaux seront retenus à leurs frais jusqu'à parfait paiement, lequel sera recouvré suivant les dispositions respectivement en vigueur dans les deux pays.

Titre II. — *Police de la navigation.*

Art. 13. La manoeuvre des écluses, vannes, poutrelles, ponts, etc., appartient exclusivement aux préposés du canal ou aux agens nommés à cet effet; il est défendu à toute autre personne de s'y livrer, sans autorisation préalable.

Art. 14. Il est défendu de jeter dans les écluses et sur les ponts des cendres, immondices, pierres, décombres ou autres objets qui pourraient y occasionner quelques entraves ou dommages.

Art. 15. Il est défendu de toucher avec des perches, crocs ou gaffes ferrées à la charpente, aux portes ou à la maçonnerie des écluses et des ponts, ou de faciliter l'entrée ou la sortie des écluses autrement qu'au moyen des pieux d'amarage (duc d'alven).

Art. 16. Nul ne pourra stationner avec un navire ou bateau en aval ou en amont, près des écluses ou des ponts, ni y attacher des chaînes ou cordes, le passage du canal devant toujours rester libre, ce dont le maître de port ou, à son défaut, le maître eclusier décidera.

Art. 17. Nul ne pourra entrer avec son navire ou bateau dans une écluse qu'après avoir rentré les ancres à bord, à moins qu'on ne les ait à l'avant, le jas en dessous.

Art. 18. Les navires et bateaux ne pourront entrer en pleine marche dans les écluses; ils devront être amarrés aux abords des ouvrages et être tirés afin d'éviter tout dégât.

Art. 19. Il est défendu de faire entrer un navire ou bateau dans les bassins des écluses, avant que l'o-

pération d'un passage précédent ne soit entièrement terminée. 1843

Les navires ou bateaux y entreront chacun à son tour, en suivant l'ordre de leur arrivée, à l'exception des trains de bois, qui passeront toujours les derniers.

Pour maintenir cet ordre, le maître éclusier pourra distribuer des plombs dont les numéros déterminent le rang d'admission.

La priorité pour le passage est accordée aux yachts royaux, aux embarcations appartenant à l'administration du canal, aux barques et bateaux faisant un service régulier et reconnu, ainsi qu'aux bateaux chargés de poisson frais.

Art. 20. Les navires et bateaux ne pourront s'arrêter dans les bassins des écluses; les préposés auront le droit de les en faire sortir aussitôt après l'éclusée, afin que les portes des écluses ne restent pas plus longtemps ouvertes qu'il n'est strictement nécessaire.

Art. 21. Il sera pris par les capitaines ou bateliers, au passage des écluses et des ponts, toutes les précautions possibles pour que les ouvrages d'art ne soient pas endommagés; ils seront responsables de tous dégâts causés par leur faute et tenus d'en consigner immédiatement la valeur à fixer approximativement par le maître éclusier ou le garde-pont.

Les capitaines ou bateliers auront soin, au passage devant les signaux placés à cet effet, de larguer les lignes de halage ou les amarres et de passer avec prudence aux ponts et écluses.

Art. 22. Il est défendu de naviguer à voile ou à la vapeur sur le canal; tous les navires doivent être halés ou tirés, à moins que le courant ne suffise pour les faire avancer.

Art. 23. Les navires ou bateaux à mâts fixes étant halés ou tirés, céderont toujours le côté du chemin de halage aux barques employées au transport des voyageurs et autres embarcations de ce genre qu'ils rencontreront.

Art. 24. Lorsque des navires ou bateaux à mâts fixes viennent à se rencontrer sur le canal, ceux qui remontent gardent le côté du chemin de halage, et ceux qui descendent prennent le côté opposé.

Art. 25. Les yachts royaux et les embarcations qui appartiennent aux autorités de l'un ou de l'autre pays

1843 pourront garder le côté du chemin de halage, soit à la remonte, soit à la descente du canal.

Art. 26. Aucun navire ou bateau ne pourra stationner de Gand à Langerbrugge du côté est, de Langerbrugge à Terneuzen du côté ouest du canal, soit pour passer la nuit ou hiverner, soit dans tout autre but et, en cas de chargement ou de déchargement; (ce qui ne pourra avoir lieu, sans autorisation préalable, à d'autres endroits qu'à ceux désignés à cet effet), l'on aura soin d'abaisser le mât et de prendre telles précautions qui seront nécessaires pour éviter tout embarras au passage d'autres bateaux, indépendamment de l'obligation où l'on sera toujours de quitter la place au premier avertissement.

Il y aura, tant de jour que de nuit, au moins une personne à bord.

En ce qui concerne l'endroit où devront se placer les navires ou bateaux admis à stationner entre le pont sur la vieille écluse au *Tolhuis*, le pont à *Muide* et la nouvelle écluse à Gand, les capitaines ou bateliers se conformeront aux ordres qui leur seront donnés par le maître éclusier.

Art. 27. Pour le halage, les navires et bateaux ne pourront être attachés latéralement; ils devront toujours être à la suite les uns des autres.

Art. 28. Les trains de bois, à moins qu'ils ne soient amenés à la remorque par des navires allégés, ne pourront naviguer sur le canal ni avant le lever, ni après le coucher du soleil; pendant la nuit, leurs conducteurs seront obligés de les attacher avec soin au côté opposé à celui du halage et d'y placer, sur l'avant et sur l'arrière, une lanterne à vive lumière.

Art. 29. Les bâtimens mâtés à traits carrés devront appliquer les vergues et les brasser en long, de manière à prévenir toute avarie lors du passage d'autres navires ou bateaux.

Art. 30. Les capitaines ou bateliers de navires ou embarcations qui viennent à se rencontrer aux abords des écluses ou des ponts, sont obligés d'arrêter ou de continuer leur marche, suivant l'ordre qui leur en sera donné par le maître éclusier ou le garde-pont; faute par eux de se conformer à cet ordre, ils seront passibles de tous dommages et frais que leur refus pourraient occasionner.

Art. 31. Lorsque, à raison du temps ou du vent, 1843
la navigation du canal ou le passage aux ponts et écluses présentera des difficultés, on sera tenu de détacher plus promptement les cordes de halage; de faire emploi au besoin d'autres cordages, et de prendre toutes les précautions qu'exigeront les circonstances. En ce qui concerne les écluses établies sur le canal, il est entendu que, lorsqu'il n'y aura pas au moins vingt centimètres d'eau entre la quille du navire et le busc de l'écluse, le maître éclusier pourra empêcher le passage. En cas de contestation, le tirant d'eau sera constaté contradictoirement.

Titre III. — *Police des bords, des talus, des ouvrages d'art et du lit du canal.*

Art. 32. Il est défendu de faire des travaux ou constructions quelconques le long des bords et chemins de halage du canal, sans en avoir, au préalable, obtenu l'autorisation de l'autorité compétente, qui indiquera l'alignement à suivre.

Art. 33. Nul ne pourra planter des arbres, haies ou taillis à une distance moindre de 3 mètres 854 millimètres des contre-fossés ou d'autres lignes séparatives du terrain du canal.

Art. 34. Il est défendu de faire des coupures dans les digues et chemins de halage, d'y placer des aqueducs ou conduits, d'y ouvrir d'anciennes rigoles d'écoulement, de pratiquer des sentiers, montées pour voitures, escaliers, quais de déchargement, ou d'exécuter des travaux de quelque nature que ce soit sur le terrain du canal, sans en avoir obtenu l'autorisation expresse de l'autorité compétente.

Art. 35. Il est défendu de passer avec des voitures sur les digues ou chemins de halage, à une distance moindre d'un mètre mesurée de la crête des talus.

Art. 36. Le passage sur les ponts est interdit à des voitures attelées de plus de deux chevaux ou chargées de plus de 3,000 kilogrammes. Dans tous les cas, il est défendu de trotter sur les ponts.

Tout passage sur les écluses à Terneuzen est interdit.

Art. 37. Les conducteurs de bestiaux les empêcheront de s'abreuver dans le canal et de marcher sur les talus ou berges, ils feront, au besoin, usage de cordes,

1843 afin que les bestiaux ne puissent s'écarter de la voie publique.

Art. 38. Il est défendu de gêner le passage sur les talus, chemins de halage, etc., en y déposant des briques, terres, fumiers ou autres objets. Les dépôts de bois, matériaux et marchandises, ne pourront se faire qu'à une distance de 3 mètres 854 millimètres du terrain du canal.

Art. 39. Il est défendu de jeter dans le canal des terres, pierres, décombres, immondices ou autres objets qui pourraient en encomber le lit.

Art. 40. Il est également défendu d'apporter le moindre dommage aux digues, écluses, ponts, aqueducs et autres ouvrages appartenant au canal.

Dispositions communes aux titres II et III.

Art. 41. Ceux qui contreviendront aux dispositions des titres II et III, encourront une amende de cinquante francs (25 florins); ils seront, en outre, tenus de réparer le dommage ou de rembourser les frais qu'ils auront occasionnés et de rétablir les choses dans leur premier état, en démolissant les constructions, plantations ou ouvrages non autorisés, le tout sans préjudice de l'application des lois dans les cas non prévus par le présent règlement.

Art. 42. Lorsqu'un navire ou bateau aura endommagé les écluses, les berges, ponts ou autres ouvrages du canal, les préposés à la manoeuvre des écluses et des ponts devront en instruire leur chef, afin qu'il constate sur-le-champ, par procès-verbal, la nature du dommage, les moyens de réparation et la dépense qui en résultera.

Ces préposés auront, en outre, soin que les dégâts reconnus soient signalés à temps aux agens employés à la première écluse ou au premier pont que le navire devra passer.

Lorsqu'une pareille information aura été donnée, ces agens veilleront, sous leur responsabilité, à ce que le navire ou bateau qui a causé le dommage ne quitte en aucun cas le canal, ni ne franchisse l'écluse ou le pont, avant que la réparation de ce dommage n'ait eu lieu conformément au procès-verbal, ou qu'il n'ait été fourni caution suffisante au gré des employés entre les mains desquels le paiement doit s'effectuer.

Il sera toujours loisible à l'auteur du dommage de le faire réparer lui-même, s'il le préfère, pourvu qu'il mette immédiatement la main à l'oeuvre et l'achève d'après les ordres des employés du canal et dans le temps prescrit par eux. 1843

Dans ce cas, si les ouvrages ne sont point exécutés comme il convient ou terminés dans le délai fixé, le double du montant de l'évaluation qui en aura été faite deviendra exigible; et si le paiement n'en est effectué de suite, il sera garanti par une consignation en numéraire ou par une bonne et valable caution, avant que le navire ou bateau puisse sortir du canal.

Titre IV. — *Halage des navires et bateaux.*

Art. 43. Le halage des navires, bateaux ou trains de bois passant par le canal de Terneuzen, ne pourra être effectué que par les soins et l'intermédiaire des chefs-haleurs, agréés de commun accord par l'autorité compétente de chaque pays.

Le passage des écluses et ponts sera interdit à tous navires, bateaux ou trains de bois qui seraient tirés par d'autres chevaux que ceux appartenant aux associations de haleurs légalement reconnues.

Sont néanmoins exceptés de cette interdiction:

1° Les bateaux jaugeant moins de trente tonneaux; 2° les bateaux halés par des chevaux appartenant aux patrons; 3° ceux qui le sont habituellement par les mêmes chevaux, pourvu que, dans ces deux derniers cas, l'on ait demandé et obtenu l'autorisation préalable.

Il sera facultatif de faire haler par des hommes.

Art. 44. Il y aura sur le canal de Terneuzen quatre stations de haleurs, savoir:

La première à Gand,
La seconde à Zelzaete,
La troisième au Sas-de-Gand,
Et la quatrième à Terneuzen.

Art. 45. Les maîtres éclusiers à Gand, au Sas-de-Gand et à Terneuzen, et le garde-pont à Zelzaete rempliront respectivement les fonctions de commissaires du halage pour leur station.

Art. 46. Les prix du halage seront réglés par cheval ainsi qu'il suit:

1843

	fr. c.	fl. cent.
De Gand à Zelzaete	6 88	3 25
De Zelzaete à Gand	7 41	3 50
De Zelz. au Sas-de-Gand et *vice versâ*.	2 12	1 00
Du Sas-de-Gand à Tern. et *vice versâ*.	6 88	3 25

Sous aucun prétexte, il ne pourra être exigé des capitaines ou bateliers d'autres prix que ceux portés au tarif ci-dessus.

Art. 47. Les demandes des capitaines ou bateliers pour le halage de leurs navires ou bateaux seront faites aux commissaires des stations, qui détermineront le nombre de chevaux à atteler à chaque bâtiment eu égard à la saison ainsi qu'à l'état des eaux et du vent.

Les mêmes commissaires calculeront le prix du halage d'après le tarif ci-dessus et en donneront la note aux parties intéressées.

Art. 48. Les chefs-haleurs à nommer d'après l'art. 43 verseront, entre les mains des commissaires mentionnés ci-dessus, un cautionnement de 100 francs ou 50 florins.

Art. 49. Les chefs-haleurs seront obligés d'avoir constamment à leur disposition le nombre de conducteurs, de chevaux et cordes nécessaires, afin de pouvoir, dans les quinze minutes après l'avertissement qui leur sera donné par le commissaire, faire partir les bateaux qui se seraient présentés.

En cas de négligence, les commissaires pourvoiront aux besoins du service aux frais des chefs haleurs.

Art. 50. Sauf les cas de force majeure ou de circonstances extraordinaires, les chevaux attelés aux bâtimens à Gand devront les conduire jusqu'au Sas-de-Gand, et ceux attelés aux bâtimens à Terneuzen devront les conduire jusqu'à Zelzaete.

Art. 51. Les haleurs ne pourront se servir que de chevaux examinés et admis par les commissaires. Les conducteurs ne pourront être âgés de moins de 17 ans et devront être également agréés par les commissaires.

En cas de négligence ou de contravention à ces dispositions, les commissaires prendront d'office, et aux frais des chefs haleurs, les mesures nécessaires pour assurer la régularité du service.

Art. 52. Les haleurs seront tenus de conduire les navires, bateaux ou trains de bois le plus promptement

possible à leur destination, eu égard à l'état des eaux 1843
et du vent.

Les capitaines, de leur côté, seront obligés de partir sans retard, et, dans le cas où des causes imprévues retarderaient ou empêcheraient ce départ, les capitaines devront de suite en donner avis aux commissaires ou aux haleurs.

Il sera dû, à titre de dommage, pour un retard qui ne dépassera pas la première heure, le quart, et pour celui qui dépassera la seconde heure, la moitié du prix de halage qui serait dû pour le trajet à parcourir jusqu'à la station voisine.

Lorsque le retard durera plus de trois heures, le prix de halage sera acquis en entier aux haleurs, et les chevaux pourront être dételés.

Art. 53. Les haleurs auront soin que les cordes soient bien tendues lorsqu'elles devront passer au-dessus, et qu'elles tombent à temps lorsqu'elles devront passer au-dessous des bâtimens rencontrés.

Ils détacheront les cordes au passage des signaux placés à cet effet près des ponts et écluses, et avertiront le capitaine aussitôt qu'ils apercevront un bâtiment venant à la rencontre de celui qu'ils conduisent.

Ils en agiront de même aux approches des ponts, des grandes courbes, et partout ailleurs où quelque obstacle ou quelque circonstance gênerait la marche du bâtiment ou l'exposerait à des dangers.

Titre V. — *Dispositions générales.*

Art. 54. Les autorités locales des communes riveraines du canal, la gendarmerie (maréchausée) et tous autres officiers et agens de la force publique seront tenus, lorsqu'ils en seront requis, de prêter ou faire prêter main-forte pour l'exécution des dispositions contenues dans le présent règlement.

Art. 55. Tous capitaines, patrons, bateliers et hommes d'équipage devront traiter avec égards les préposés du canal dans l'exercice de leurs fonctions; ceux qui, à l'occasion de cet exercice, leur susciteraient des entraves ou les maltraiteraient, par paroles ou voies de fait, seront poursuivis et punis conformément aux lois pénales des pays respectifs.

Art. 56. De leur côté, les préposés du canal, ainsi que les haleurs et leurs chefs, se conduiront avec déférence

1843 envers tous ceux avec lesquels ils ont des relations dans l'exercice de leurs fonctions.

Toute plainte à laquelle leur conduite pourrait donner lieu sera adressée aux fonctionnaires chargés de la direction du canal, dans l'un ou dans l'autre pays, afin d'y donner la suite nécessaire.

Art. 57. Dans l'application des dispositions du présent règlement, les capitaines et bateliers seront responsables pour leurs subordonnés, les parens pour leurs enfans, et les maîtres pour leurs domestiques.

Art. 58. Les contraventions seront constatées par procès-verbaux à la diligence des employés des ponts-et-chaussées, des préposés du canal ou des agens de la police locale.

Art. 59. Lors même qu'un capitaine ou batelier se croira lésé soit par la manière d'agir des préposés du canal, soit par les droits ou les dommages-intérêts qu'ils auraient réclamés, il n'en devra pas moins se soumettre à ce qui aura été exigé de lui, sauf à exercer ensuite son recours près de l'autorité compétente, à fin de redressement et de restitution, s'il y a lieu.

Art. 60. Les préposés chargés de la perception des droits de navigation du canal et de la manoeuvre des ponts et écluses n'apporteront aucun retard à l'expédition et au passage des navires et bateaux.

Art. 61. Le paiement des droits se fera en monnaie ayant cours légal dans le pays où le bureau de perception est établi.

Art. 62. Un exemplaire du présent règlement sera déposé dans chaque bureau de perception, où les capitaines et bateliers pourront en prendre connaissance.

Art. 63. Les dispositions du règlement du 9 avril 1830 continueront à être en vigueur en ce qui concerne la navigation du canal latéral de Roodenhuizen à Hulst et Axel.

Formalités de douanes à observer par les navires se rendant de Gand à un autre port de la Belgique et vice versâ.

Art. 64. Les formalités de douanes sur le territoire néerlandais, en ce qui concerne les navires se rendant de Gand à un autre port de la Belgique et *vice versâ*, seront les mêmes que celles admises pour la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

Anvers, le 20 mai 1843. (*Suivent les signatures.*)

La présente convention sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées à Anvers dans le délai de deux mois, ou plus tôt si faire se peut. 1843

Les règlemens seront exécutoires le trente et unième jour après l'échange des ratifications.

A dater du même jour, les règlemens provisoires concernant le pilotage, la surveillance commune et le droit de navigation de l'Escaut et de ses embouchures, arrêtés à Anvers par la commission mixte, les 24 et 25 octobre 1839, cesseront de sortir leur effet.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention en double, conjointement avec les secrétaires.

Fait à Anvers, le 20 mai de l'an de grâce mil huit cent quarante-trois. (*Suivent les signatures.*)

Article additionnel ajouté au règlement pour lexécution de l'art. 9 *du traité du* 19 *avril* 1839, *relativement à la pêche et au commerce de pêcherie, arrêté et signé à Anvers, le* 20 *mai* 1843.

Les lieux ou ports d'amarrage et de décharge seront les mêmes pour les pêcheurs des deux pays.

Les moules, salicoques et limaçons pêchés dans le Braakman et déchargés aux endroits d'amarrage désignés par le gouvernement néerlandais, pourront de là être transportés par la route la plus directe jusqu'en Belgique par le bureau de Bouchaute ou tout autre qui sera désigné par le gouvernement belge sans être assujettis à aucuns droits ou formalités dans leur parcours sur le territoire néerlandais.

Les produits susmentionnés de la pêche dans le Braakman seront, sous tous les rapports, traités dans les deux pays comme les produits de la pêche nationale.

Le présent article additionnel aura la même force et valeur que s'il était ou avait été inséré mot à mot dans le susdit règlement, et il aura la même durée.

Arrêté et signé à La Haye, le sept août mil huit cent quarantetrois, entre le général Prisse, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentaire de sa majesté le roi des Belges, et le baron Huyssen Van Kattendyke, ministre de affaires étrangères de sa majesté le roi des Pays-Bas. (L. S.) Huyssen Van Kattendyke.
(L. S.) Prisse.

1843 *Article additionnel ajouté au règlement pour l'exécution de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839, et du chapitre II, section 4 du traité du 5 novembre 1842, relativement à la navigation de la Meuse, arrêté et signé à Anvers, le 20 mai 1843.*

Les fontes de fer seront, au transit par la Meuse à travers le territoire belge, assujetties au droit spécial de cinq francs par cent kilogrammes, aussi long-temps que le système des zones sera maintenu en France pour l'importation de ce produit.

De plus, le transit par la même voie des fils et tissus de lin et de chanvre reste prohibé.

Toutefois la disposition qui précède, relative aux fils et tissus de lin et de chanvre, cessera d'être en vigueur en même temps que la convention de commerce conclue entre la Belgique et la France le 16 juillet 1842.

Le présent article additionnel aura la même force et la même valeur que s'il avait été inséré dans le susdit règlement.

Arrêté et signé à La Haye, le sept août mil huit cent quarante-trois, entre le général Prisse, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de sa majesté le roi des Belges, et le baron Huyssen Van Kattendyke, ministre des affaires étrangères de sa majesté le roi des Pays-Bas.

(L. S.) Huyssen Van Kattendyke.
(L. S.) Prisse.

Ratifications de sa majesté le roi des Belges sur la convention signée à Anvers, le 20 mai 1843.

Léopold, roi des Belges, etc.,

Ayant vu et examiné la convention conclue et signée à Anvers, le 20 mai 1843, par nos commissaires plénipotentiaires d'une part, et par les commissaires plénipotentiaires de sa majesté le roi des Pays-Bas, grand duc de Luxembourg, d'autre part, respectivement nommés et désignés à cet effet, ainsi que les sept règlemens pour l'exécution des dispositions des articles 9 et 10 du traité du 19 avril 1839, et du chapitre II, sections 1, 2, 3 et 4 du traité du 5 novembre 1842, savoir:

1° Le règlement pour l'exécution de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839, et du chapitre II, section 1 du traité du 5 novembre 1842, relativement à la na-

vigation de l'Escaut et de ses embouchures, contenant 1843
quarante articles avec deux annexes;

2° Le règlement pour l'exécution de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839, et du chapitre II, section 1 du traité du 5 novembre 1842, relativement au pilotage et à la surveillance commune, contenant soixante-quatorze articles et trois annexes;

3° Le règlement pour l'exécution de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839, et de l'article 18 du traité du 5 novembre 1842, relativement aux fanaux, contenant huit articles;

4° Le règlement pour l'exécution de l'article 9 du traité du 19 avril 1839, relativement à la pêche et au commerce de pêcherie, contenant vingt-deux articles avec une carte;

5° Le règlement pour l'exécution de l'article 9 du traité du 19 avril 1839, et du chapitre II, section 3 du traité du 5 novembre 1842, relativement à la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, contenant trente-sept articles et une annexe;

6° Le règlement pour l'exécution de l'article 9 du traité du 19 avril 1839, et du chapitre II, section 4 du traité du 5 novembre 1842, relativement à la navigation de la Meuse, contenant cinquante-trois articles et de deux annexes;

Et 7° Le règlement pour l'exécution de l'art. 10 du traité du 19 avril 1839 et du chapitre II, section 2 du traité du 5 novembre 1842, relativement à la navigation du canal de Terneuzen, contenant soixante-quatre articles, lesquels règlemens se trouvent insérés dans ladite convention, de laquelle la teneur suit:

Sa majesté le roi des Belges, d'une part, et sa majesté le roi des Pays-Bas, d'autre part, voulant pourvoir à l'exécution des dispositions des articles 9 et 10 du traité du 19 avril 1839, et du chapitre II, sections 1, 2, 3 et 4 du traité du 5 novembre 1842, ont nommé, à cet effet, pour leurs plénipotentiaires, savoir:

Sa majesté le roi des Belges,

Les sieurs Henri de Brouckere, gouverneur de la province d'Anvers, membre de la chambre des représentans, chevalier de l'ordre de Léopold; Pierre-Olivier-Joseph Lespirt, inspecteur d'arrondissement des contributions directes, cadastre, douanes et accises:

Jean François-Joseph Cateaux-Watel, membre de la

1843 chambre de commerce et du conseil communal d'Anvers, chevalier de l'ordre de Léopold; Louis-Jacobs, ancien membre du congrès national, bâtonnier de l'ordre des avocats et membre du conseil communal d'Anvers; Laurent Veydt, membre de la députation permanente du conseil provincial d'Anvers, chevalier de l'ordre du Sauveur de Grèce, décoré de l'ordre impérial du Sultan, en brillans;

Henri-Joseph Orban, président de la chambre de commerce et du tribunal de commerce de Liége, chevalier de l'ordre de Léopold et de l'ordre du Lion-Néerlandais;

Dieudonné-Servais Joiris, membre de la chambre de commerce et du conseil communal de Liége; auxquels a été adjoint, comme secrétaire, le sieur Charles-Joseph-Edouard de Cuyper, greffier de la province d'Anvers;

Et sa majesté le roi des Pays-Bas,

Les sieurs Conrad-Jacques-Gérbrand Copes Van Hasselt, membre du conseil d'Etat, commandeur de l'ordre du Lion-Néerlandais; Iman Boeye, conseiller d'Etat en service extraordinaire, chargé de la direction des divisions des droits d'entrée et de sortie accises, navigation, etc., au département des finances, chevalier de l'ordre du Lion-Néerlandais;

Henri Van de Velde, référendaire au département de la marine, chevalier de l'ordre du Lion-Néerlandais; Herman-Adrien Van Karnebeek, capitaine de frégate, aide-de-camp du roi, chevalier de l'ordre militaire de Guillaume, de l'ordre du Lion-Néerlandais et de l'ordre de la Légion-d'Honneur;

Et Kryn Wagtho, membre des Etats provinciaux de la Zélande et bourgmestre de la ville de Tholen; auxquels a été adjoint comme secrétaire, le sieur Corneille Le Clercq, référendaire au département des affaires étrangères;

Et lesdits plénipotentiaires, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des règlemens suivans, qu'ils ont signés en double original conjointement avec les secrétaires.

Règlemens pour l'exécution des dispositions des articles 9 et 10 du traité du 19 avril 1839, et du chapitre II, sections 1, 2, 3 et 4 du traité du 5 novembre 1842. 1843

(Fiat insertio.)

La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Anvers dans le délai de deux mois, ou plus tôt si faire se peut.

Les règlemens seront exécutoires le 31e jour après l'échange des ratifications.

A dater du même jour, les règlemens provisoires concernant le pilotage, la surveillance commune et le droit de navigation de l'Escaut et de ses embouchures, arrêtés à Anvers par la commission mixte les 24 et 25 octobre 1839, cesseront de sortir leur effet.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention en double, conjointement avec les secrétaires.

Fait à Anvers, le vingt mai de l'an de grâce mil huit cent-quarante trois.

(*Suivent les signatures.*)

Ayant, en outre, vu et examiné l'article additionnel au règlement sur la navigation de la Meuse, et celui au règlement sur la pêche et le commerce de pêcherie signés l'un et l'autre à La Haye, le 7 août 1843, par le sieur Albert-Florent-Joseph Prisse, officier de l'ordre de Léopold, chevalier grand'croix de l'ordre de la Couronne de chêne, officier de l'ordre royal de la Légion-d'Honneur, général-major, notre aide-de-camp, et notre envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près sa majesté le roi des Pays-Bas, grand-duc de Luxembourg, etc., etc., en notre nom, d'une part;

Et par le baron Jean-Guillaume Huyssen de Kattendyke, commandeur de l'ordre du Lion des Pays-Bas, chevalier grand'croix des ordres de l'Aigle-Rouge de Charles III et du Faucon-Blanc, grand-cordon de l'ordre de Léopold, ministre des affaires étrangères, etc., etc., au nom de sa majesté le roi des Pays-Bas, d'autre part;

Nous, ayant pour agréable la convention susdite, les sept règlemens qui en font partie, ainsi que les deux articles additionnels, les approuvons, ratifions et confirmons en toutes et chacune des dispositions qui y sont

1843 contenues, annexées et ajoutées, promettant de les faire observer exactement, sans permettre qu'il y soit contrevenu en aucune sorte.

En foi de quoi nous avons signé les présentes lettres de ratification, et y avons fait apposer notre sceau royal.

Donné à Wiesbade, le neuvième jour du mois d'août de l'an de grâce mil huit cent quarante-trois.

Signé: Léopold.

Ratification de sa majesté le roi des Pays-Bas.

Nous, Guillaume II, etc.

Ayant vu et examiné la convention conclue et signée à Anvers, par nos commissaires plénipotentiaires, d'une part, et par les commissaires plénipotentiaires de sa majesté le roi des Belges, d'autre part, respectivement nommés et désignés à cet effet, ainsi que les sept règlemens pour l'exécution des dispositions des art. 9 et 10 du traité du 19 avril 1839, et du chapitre II, sections 1, 2, 3 et 4 du traité du 5 novembre 1842, savoir:

1º Le règlement pour l'exécution de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839, et du chapitre II, section 1 du traité du 5 novembre 1842, relativement à la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, contenant quarante articles et deux annexes;

2º Le règlement pour l'exécution de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839, et du chapitre II, section 1 du traité du 5 novembre 1842, relativement au pilotage et à la surveillance commune, contenant soixante-quatorze articles et trois annexes;

3º Le règlement pour l'exécution de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839, et de l'art. 18 du traité du 5 novembre 1842, relativement aux fanaux, contenant huit articles;

4º Le règlement pour l'exécution de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839, relativement à la pêche et au commerce de pêcherie, contenant vingt-deux articles avec une carte;

5º Le règlement pour l'exécution de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839, et du chapitre II, section 3 du traité du 5 novembre 1842, relativement à la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, contenant trente-sept articles et une annexe;

6º Le règlement pour l'exécution de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839, et du chapitre II, section 4

du traité du 5 novembre 1842, relativement à la navigation de la Meuse, contenant cinquante-trois articles et deux annexes; 1843

7° Le règlement pour l'exécution de l'art. 10 du traité du 19 avril 1839, et du chapitre II, section 2 du traité du 5 novembre 1842, relativement à la navigation du canal de Terneuzen, contenant soixante-quatre articles;

Lesquels règlemens se trouvent insérés dans ladite convention de laquelle la teneur suit:

Sa majesté le roi des Pays-Bas, d'une part, et sa majesté le roi des Belges, d'autre part, voulant pourvoir à l'exécution des dispositions des art. 9 et 10 du traité du 19 avril 1839, et du chapitre II, sections 1, 2, 3, 4 du traité du 5 novembre 1842, ont nommé à cet effet pour leurs plénipotentiaires, savoir:

Sa majesté le roi des Pays-Bas,

Les sieurs Conrad-Jacques-Gerbrand Copes Van Hasselt, membre du conseil d'Etat, commandeur de l'ordre du Lion-Néerlandais;

Iman Boeye, conseiller d'Etat en service extraordinaire, chargé de la direction des divisions des droits d'entrée et de sortie, accises, navigation, etc., au département des finances, chevalier de l'ordre du Lion-Néerlandais;

Henri Van de Velde, référendaire au département de la marine, chevalier de l'ordre du Lion-Néerlandais.

Herman-Adrien Van Karnebeck, capitaine de frégate, aide-de-camp du roi, chevalier de l'ordre militaire de Guillaume, de l'ordre du Lion-Néerlandais et de l'ordre de la Légion-d'Honneur;

Et Kryn Wagtho, membre des Etats provinciaux de la Zélande et bourgmestre de la ville de Tholen;

Auxquels a été adjoint, comme secrétaire, le sieur Corneille Le Clercq, référendaire au département des affaires étrangères;

Sa majesté le roi des Belges,

Les sieurs Henri de Brouckere, gouverneur de la province d'Anvers, membre de la Chambre des Représentans, chevalier de l'ordre de Léopold;

Pierre-Olivier-Joseph Lespirt, inspecteur d'arrondissement des contributions directes, cadastre, douanes et accises;

Jean-François-Joseph Cateaux Wattel, membre de

1843 la chambre de commerce et du conseil communal d'Anvers, chevalier de l'ordre de Léopold;

Louis Jacobs, ancien membre du congrès national, bâtonnier de l'ordre des avocats et membre du conseil communal d'Anvers;

Laurent Veydt, membre de la députation permanente du conseil provincial d'Anvers, chevalier de l'ordre du Sauveur de Grèce, décoré de l'ordre impérial du Sultan, en brillans;

Henri-Joseph Orban, président de la chambre de commerce et du tribunal de commerce de Liége, chevalier de l'ordre de Léopold et de l'ordre du Lion-Néerlandais;

Dieudonné-Servais Joiris, membre de la chambre de commerce et du conseil communal de Liége;

Auxquels a été adjoint, comme secrétaire, le sieur Charles-Joseph-Edouard de Cuyper, greffier de la province d'Anvers;

Et lesdits plénipotentiaires, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des règlemens suivans, qu'ils ont signés en double original, conjointement avec les secrétaires.

Règlemens arrêtés entre les Pays-Bas et la Belgique pour l'exécution des dispositions des articles 9 et 10 du traité du 19 avril 1839 et du chapitre II, sections 1, 2, 3 et 4 du traité du 5 novembre 1842.

(Fiat insertio.)

La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées, à Anvers, dans le délai de deux mois, ou plus tôt si faire se peut.

Les règlemens seront exécutoires le 31e jour après l'échange des ratifications.

A dater du même jour, les règlemens provisoires concernant le pilotage, la surveillance commune et le droit de navigation de l'Escaut et de ses embouchures, arrêtés à Anvers par la commission mixte, les 24 et 25 octobre 1839, cesseront de sortir leur effet.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention en double, conjointement avec les secrétaires.

Fait à Anvers, le vingt mai de l'an de grâce mil 1843
huit cent quarante-trois.

(*Suivent les signatures.*)

Ayant en outre vu et examiné l'article additionnel au règlement sur la navigation de la Meuse et celui au règlement sur la pêche et le commerce de pêcherie, signés l'un et l'autre à La Haye, le sept août mil huit cent quarante-trois, par le baron Jean-Guillaume Huyssen Van Kattendyke, commandeur de l'ordre du Lion des Pays-Bas, chevalier grand'croix des ordres de l'Aigle-Rouge de Charles III, grand cordon de l'ordre de Léopold, chevalier grand'croix des ordres du Sauveur et du Faucon-Blanc, et notre ministre des affaires étrangères en notre nom, d'une part; et par le sieur Albert-Florent-Joseph Prisse, officier de l'ordre de Léopold, chevalier grand'croix de l'ordre de la Couronne de Chêne, officier de l'ordre royal de la Légion-d'Honneur, général-major, aide-de-camp de sa majesté le roi des Belges et son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire auprès de notre cour, au nom de sa majesté le roi des Belges, d'autre part;

Approuvons la convention susdite, les sept règlemens qui en font partie, ainsi que les articles additionnels ci-dessus relatés, déclarons que cette convention et toutes les dispositions y contenues, annexées et ajoutées sont acceptées, ratifiées et confirmées, et promettons qu'elles seront exécutées et observées selon leur forme et teneur.

En foi de quoi nous avons donné les présentes, signées de notre main, contre signées et scellées de notre sceau royal, à La Haye, le huitième jour du mois d'août de l'an de grâce mil huit cent quarante-trois.

Signé : GUILLAUME.

Procès-verbal de l'échange des ratifications de la convention conclue et signée à Anvers, le 20 *mai* 1843.

Les soussignés, membres de la commission mixte de navigation, s'étant réunies pour procéder à l'échange des ratifications de sa majesté le roi des Belges et sa majesté le roi des Pays-Bas sur la convention conclue et signée en séance de la commission mixte, le vingt mai mil huit cent quarante-trois, ayant pour objet l'approbation de sept règlemens pour l'exécution des dispositions des articles 9 et 10 du traité du dix-neuf avril

1843 mil huit cent trente-neuf, et du chapitre II, sections 1, 2, 3 et 4 du traité du cinq novembre mil huit cent quarante-deux, ainsi que sur l'article additionnel au règlement sur la navigation de la Meuse et celui au règlement sur la pêche et le commerce de pêcherie, signés l'un et l'autre à La Haye, le sept août mil huit cent quarante-trois, les instrumens originaux en ont été produits et ayant été trouvés, après collation attentive, en bonne et due forme, ledit échange en a été opéré.

En foi de quoi, les soussignés ont dressé le présent procès-verbal qu'ils ont signé conjointement avec les secrétaires, en double expédition, et revêtu de leurs cachets.

Fait à Anvers, le quatorze août mil huit cent quarante-trois.

(Suivent les signatures.)

33.

Ordre emané du cabinet prussien relatif aux droits de patente payables pour les étrangers commerçants en Prusse.

(Gesetz-Sammlung für die Königlich Preussischen Staaten. Jahrgang 1843. Nro. 26.)

Allerhöchste Cabinetsorder vom 22 Mai 1843, betreffend die Erhöhung der Gewerbesteuer für die Angehörigen solcher Staaten, in denen die diesseitigen Unterthanen in gewerbsteuerlicher Beziehung ungünstig behandelt werden.

In Betracht der Höhe der Abgaben, welche diesseitige Unterthanen in mehreren Staaten zu entrichten haben, wenn sie daselbst Waarenbestellungen auf Proben umherziehend suchen, Waarenankäufe im Umherziehen machen, oder sonst ein Gewerbe im Umherziehen betreiben, ermächtige Ich auf Ihren gemeinschaftlichen Bericht vom 17. v. M. Sie, den Finanzminister, die durch das Gewerbesteuergesetz vom 30. Mai 1820. bestimmte Steuer für die Angehörigen solcher Länder, in welchen die diesseitigen Unterthanen hinsichtlich der von ihnen

zu entrichtenden Gewerbsabgaben (Gewerbe- Patent- 1843
steuern u. s. w.) minder günstig, als die eigenen Angehörigen jener Länder behandelt und ausser Verhältniss zu der, von den Angehörigen anderer Länder in Meinen Staaten zu entrichtenden Steuer belastet werden, nöthigenfalls bis auf das Achtfache zu erhöhen. Eine gleiche Steuererhöhung kann auch für diejenigen, welche den vorbezeichneten Ländern nicht angehören, in dem Falle angeordnet werden, wenn sie für Rechnung der Angehörigen solcher Länder irgend ein Gewerbe im Umherziehen im diesseitigen Gebiete betreiben. — Wer ohne Entrichtung der nach der gegenwärtigen Order und nach den in Folge derselben erlassenen Anordnungen zu erlegenden Gewerbesteuer selbst, oder durch andere, ein von dieser Steuer betroffenes Gewerbe betreibt, oder es unternimmt, diese Steuer ganz oder theilweise auf irgend eine Art zu umgehen, hat neben der Konfiskation der, des Gewerbes wegen mitgeführten Gegenstände das Vierfache der erhöheten Jahressteuer als Strafe verwirkt. Hinsichtlich des Verfahrens gegen die Kontravenienten kommen die in Betreff der Zuwiderhandlungen gegen das Gewerbesteuergesetz überhaupt bestehenden Bestimmungen zur Anwendung. Die weiteren Anordnungen, welche zur Ausführung der gegenwärtigen, durch die Gesetzsammlung zu publizirenden Order, erforderlich sind, haben Sie, der Finanzminister, durch die Amtsblätter bekannt zu machen.

Potsdam, den 22. Mai 1843.

Friedrich Wilhelm.

An die Staatsminister Frh. von Bülow und von Bodelschwingh.

1843

34.

Actes concernant le transit des marchandises à travers l'Egypte.

Règlement du 26 mai 1843, publié par ordre de Mehemed-Ali relatif au transit des marchandises à travers l'Egypte, soit de l'Europe et de la Turquie aux Indes, soit des Indes pour l'Europe et la Turquie.

Art. 1er. Pour éviter la confusion et afin de rendre plus expéditif le service de transit, le gouvernement de son altesse destinera à Alexandrie, au Caire et à Suez, des magasins à part et séparés de la grande douane, où on déposera tous les colis qui doivent traverser l'Egypte en transit; le gouvernement nommera aussi des officiers spécialement chargés de surveiller le service de transit.

Art. 2. Toute marchandise déposée dans la douane de transit sera accompagnée, de la part des receveurs, d'une déclaration qui spécifiera les marques, le contenu et la valeur; et après avoir été scellée ou plombée par les officiers nommés à cet effet, la susdite marchandise pourra être expédiée à sa destination.

Art. 3. Les marchandises passant en transit seront transportées, en arrivant au Caire, dans les magasins réservés pour ce service, afin de vérifier si les scellés ou plombs sont intacts.

Art. 4. Au port d'embarquement, le douanier donnera un certificat que l'expédition pour l'étranger des marchandises a été effectuée, et ce document servira de décharge pour le douanier où l'importation aura eu lieu.

Art. 5. Les bagages des voyageurs qui seront déposés à la douane de transit pour traverser l'Egypte, peuvent passer librement sans être ouverts; mais ceux qui n'auront pas été déposés dans cette douane seront sujets à la visite, si les officiers de la douane l'exigent.

Art. 6. Le droit de transit sera de 1/2 pour 100 sur la valeur déclarée, et doit être acquitté à Alexandrie, tant pour les marchandises débarquées dans ce

port, que pour celles débarquées à Suez; en cas de 1843
fraude manifeste dans la dénomination ou dans l'évaluation des marchandises, la douane, après avoir constaté la fraude par l'ouverture du colis, y imposera un droit de 10 pour 100: il est entendu que les marchandises qui resteront dans le pays paieront le droit établi par les traités.

Art. 7. Afin de conserver la route entre le Caire et Suez autant que possible libre de désordres et de contrebandes, et que le gouvernement puisse répondre de la sûreté, il est défendu à tout individu quelconque de se charger du transport des marchandises ou des effets des voyageurs en transit, sans une autorisation spéciale et une garantie pour la bonne conduite des personnes employées dans ce service.

Alexandrie, le 26 Mai 1843.

Signé: Boghos Jussouf.

Correspondance entre le gouvernement égyptien et la compagnie orientale anglaise, relative au transit.

Lettre adressée, en août 1841, à Mehemet-Ali, par la Compagnie de la navigation péninsulaire et orientale établi à Londres *).

La Compagnie de la navigation à vapeur péninsulaire et orientale a l'honneur d'exposer à votre altesse, qu'une société de capitalistes anglais a entrepris un service sur une grande échelle, pour le transport des lettres, dépêches, voyageurs et marchandises, au moyen de bâtimens à vapeur de fortes dimensions et d'une grande force, entre l'Angleterre et les Indes, par la Méditerranée, l'Egypte et la mer Rouge, ou par telle autre voie qu'on pourra trouver convenable.

Sa majesté la reine de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, en considération des avantages qui résultent de cette entreprise pour le public, a eu la bonté d'accorder une charte royale à cette association.

La société a déjà donné principe à cette entreprise par les deux grands bateaux à vapeur *l'Oriental* et *le*

---

*) Ce document, et ceux qui suivent, servent de base au règlement du 26 mai, que nous avons publié ci-dessus; c'est ce qui nous engage à les publier malgré leur date assez ancienne.

1843 *Liverpool*, lesquels font dans ce moment le trajet entre l'Angleterre et Alexandrie, et elle fait construire d'autres bâtimens de la même grandeur pour continuer la ligne entre Suez et les différens ports des Indes britanniques.

Au moyen de ce service de bâtimens à vapeur, le grand nombre des voyageurs qui prendront cette route, et l'immense trafic qui s'introduira dans le pays, doivent faire de l'Egypte ce qu'elle était dans les anciens temps, l'entrepôt du commerce entre l'Europe et l'Orient.

L'introduction de ce trafic ne peut manquer d'être un grand bien pour l'Egypte, en fournissant un emploi avantageux au peuple et en accroissant les revenus de votre altesse.

Cependant ces grands avantages dépendent beaucoup de la facilité et de la sécurité que votre altesse aura la bonté d'accorder à la société et surtout au transit des marchandises par l'Egypte, vu que, si les droits et les frais de transport étaient trop forts, le commerce continuerait à diriger les marchandises par le cap de Bonne-Espérance et par les bâtimens à voile; tandis que si les dépenses sont modérées, la plus grande partie des marchandises sera acheminée par les bâtimens de la Compagnie, et de cette manière traversera l'Egypte.

La société, appréciant l'importance de cet objet, tant à l'égard de votre altesse qu'à celui de la grande entreprise qui est sous sa direction, a cru devoir députer un de ses directeurs, M. Arthur Anderson, lequel se rend en Egypte dans le but de faire connaître au gouvernement de votre altesse les détails de l'entreprise, en vous priant de lui accorder votre protection et de prendre en considération l'objet de sa mission.

Requête adressée, le 10 *septembre* 1841, *à Mehemet-Ali, par le fondé de pouvoirs de la Compagnie péninsulaire et orientale de navigation à vapeur.*

En vertu de la commission dont je suis chargé par la Compagnie péninsulaire et orientale de navigation à vapeur, j'ai l'honneur de vous soumettre respectueusement des propositions pour servir de base d'arrangement à des conditions mutuellement avantageuses pour le transit, à travers de l'Egypte, des marchandises allant et venant aux Grandes-Indes et les pays limitrophes.

Il est de mon devoir de déclarer d'abord à son al-

tesse, que je ne suis revêtu d'aucun caractère politique 1843
quelconque, et que je me présente à lui purement et simplement comme negociant chargé des intérêts d'une grande entreprise commerciale.

Son altesse sait bien que toutes les marchandises font le tour du cap de Bonne-Espérance pour aller aux Indes, et que le temps ordinaire pris par un vaisseau à voile pour faire ce voyage est de quatre mois. Au moyen de l'entreprise commerciale que j'ai l'honneur de représenter, nous allons établir des communications beaucoup plus accélérées pour les voyageurs, les lettres et les marchandises, entre l'Europe et tout l'Orient, par la voie de la Méditerranée, l'Egypte et la mer Rouge.

Si le prix de transport par cette nouvelle route, comparé avec celui qu'on paye par la route ordinaire, est plus favorable, outre les autres avantages, non moins réels, d'une plus grande célérité dans les affaires, il est certain qu'une portion très-considérable du trafic passera par cette nouvelle voie. Il faut donc que le négociant y trouve son avantage, soit par la diminution du prix, soit par la plus grande célérité du transport; autrement il continuera à envoyer ses marchandises par des navires à voiles. Ainsi il est de toute nécessité que le prix du transport ne soit pas augmenté de manière à contrebalancer les avantages d'une plus prompte expédition.

Il est donc évident que des frais très-modérés de transit sans difficultés et embarras, sont les seuls moyens de s'emparer de cet important trafic, et de concilier en même temps tous les intérêts parmi lesquels ceux de son altesse sont les plus considérables.

Sans entrer ici dans des détails qui prendraient trop de temps à son altesse, je me bornerai à dire, à présent, que je possède des calculs basés sur des données statistiques exactes qui prouvent que des marchandises d'une valeur de dix millions de livres sterling (deux millions de bourses), passeront annuellement à travers l'Egypte par cette nouvelle voie, pourvu que les frais de transit ne dépassent pas les limites tracées d'avance par la comparaison avec ce que coûte actuellement le voyage de ces marchandises par la voie du cap de Bonne-Espérance.

J'ai en conséquence, l'honneur de prier son altesse de vouloir bien entrer en arrangement pour le transit des marchandises à travers ses possessions; de donner

1843 à la Compagnie péninsulaire et orientale, qui se charge de cette grande entreprise, une protection efficace et toutes les facilités désirables; de permettre que le tarif des droits de transit soit réglé par des personnes compétentes, agréées des deux parties contractantes, et que ledit tarif ait pour base que le droit de transit n'excédera pas un demi pour cent sur la valeur moyenne des marchandises.

Je peux prouver à son altesse qu'un taux plus élevé qu'un demi pour cent, hausserait tellement les frais de transit, que les négocians n'auraient aucun motif pour préférer la nouvelle route, et que, dans ce cas, le trafic serait très-limité et sans importance.

Les avantages pécuniaires qui doivent infailliblement résulter de cet établissement, lorsqu'il aura pris du développement, seront très-considérables, car son altesse pourrait compter de ce chef sur un revenu direct et net de dix mille bourses, outre le revenu indirect, mais sûr, qui résultera d'une plus grande circulation.

Les frais de transport pour les marchandises à travers l'Egypte, je les estime à vingt mille bourses par année. Les frais des voyageurs, pour leur transit et celui de leurs bagages, en sus de ce qu'ils dépenseront dans le pays, je les estime aussi à vingt mille bourses par année. Il résultera donc de cette entreprise, qu'il y aura une augmentation, dans la circulation en Egypte, de cinquante mille bourses par année. De cette somme, trente mille bourses environ seront payées aux pauvres en salaires, et, comme l'ouvrier dépense forcément ce qu'il gagne, et que de la consommation vient la richesse du trésor public, de cette manière son altesse se trouvera amplement rémunérée de toutes les faveurs qu'elle pourra accorder à la Compagnie. Tout le monde sait que son altesse cherche à répandre dans son beau pays des idées civilisatrices; et qui est-ce qui peut plus y contribuer que l'entreprise dont il s'agit? Le transport des marchandises à travers l'Egypte donnera de l'occupation à plusieurs milliers de personnes, dont une grande partie consistera en Bédouins avec leurs chameaux et autres bêtes de somme. Cette occupation suivie et leur contact continuel avec les Européens produiront indubitablement les meilleurs effets sur les habitudes et le caractère de ces gens. Ils apprendront bientôt, par leur propre intérêt, les avantages d'un travail paisible,

profitable, et sans dangers; et ainsi corrigés sans correction, tirés de leur vie vagabonde et sauvage, les habitans du désert deviendront des sujets soumis, contribuant à la force et à la prospérité du pays. 1843

En outre des considérations que je viens d'exposer, il y en a d'autres, plus grandes encore, qui n'auront pas échappé à la haute sagacité de son altesse.

Toutes les entreprises commerciales qui concernent les possessions anglaises, et qui ont pour base l'économie ou la facilité des communications, sont sûres de fixer l'attention du gouvernement britannique, qui se considère comme partie intéressée et qui toujours les encourage et les protege. Si cette considération est vraie dans les cas ordinaires, combien n'aurait-elle pas de force, lorsqu'il s'agit d'une question vitale pour ses vastes possessions dans les Grandes-Indes. L'entreprise que la Compagnie désire établir, diminuera de plus de moitié la distance entre Calcutta et l'Angleterre; mais elle sera avantageuse ou non, suivant les restrictions que son altesse imposera au transit des marchandises à travers son pays. Cette question devient donc de la dernière importance, non-seulement pour la Compagnie et le gouvernement anglais, mais pour tout le commerce; on peut dire même pour toute l'Europe, car le commerce avec les Indes ne se restreint pas aux Anglais, il s'étend à tous les pays. Ainsi ce qui nuit à l'Angleterre, nuit à tous, et tous ont un intérêt positif à écarter des obstacles qui ne font aucun bien, mais beaucoup de mal.

La protection et les facilités que son altesse a accordées aux dépêches et aux voyageurs passant par l'Egypte entre l'Angleterre et les Indes, pendant les dernières difficultés politiques, ont été connues et appréciées avec reconnaissance par tous les intérêts commerciaux de la Grande-Bretagne; et l'approbation d'une classe si puissante et qui exerce une influence si directe et si positive sur le gouvernement britannique, sera pour son altesse une garantie efficace et permanente de l'alliance de l'Angleterre.

Pour assurer la communication, il faut que son altesse garantisse à la Compagnie, en considération des droits de transit, une protection toute spéciale, afin que le transit ne souffre ni retard ni embarras.

Il faut de même: 1º que la route à travers le dé-

1843 sert, entre le Caire et Suez, soit beaucoup amélioré et débarrassée des pierres qui empêchent de voyager dans des voitures à ressort, ou du moins la rendent difficile et désagréable;

2° Que la route entre Cosseir et Kéné soit aussi rendue viable pour les voitures, et ceci en la débarrassant des rochers qui l'obstruent dans un certain endroit.

Les frais de ces améliorations n'excéderont pas quelques centaines de talaris.

Comme l'ouverture et la visite des colis en transit seraient un obstacle à l'entreprise, vu que cela occasionnerait une grande perte de temps, une certaine détérioration dans la valeur des marchandises, et des frais de quarantaine lors de leur arrivée en Europe, je me réserve de soumettre à son altesse un plan qui obviera à la nécessité de toute visite et qui garantira, en même temps, les droits de transit justement dus à son altesse.

Je prie son altesse de vouloir bien prendre ces demandes en considération, et de m'accorder, le plus promptement possible, une réponse pour que je la transmette à mes commettans.

J'ai l'honneur d'être, etc.

Signé: H. Anderson.

Note explicative d'un paragraphe des propositions adressées à son altesse par M. Anderson.

Pour assurer les communications, il faut que son altesse garantisse à la Compagnie, en considération des droits de transit, une protection toute spéciale afin que le transit ne souffre ni retard ni embarras.

M. Anderson entend dire par là que la Compagnie péninsulaire et orientale de navigation à vapeur aura la liberté de faire tous les arrangemens et tous les établissemens nécessaires pour le transit à travers l'Egypte; le tout sous la protection spéciale de son altesse. Par exemple, il désirerait que cette Compagnie ait le privilége de conduire ou transporter à travers le désert les marchandises, les dépêches et les voyageurs dans des voitures ou par d'autres moyens qu'elle trouverait plus convenables; que permission lui soit accordée de naviguer sur le Nil avec autant de navires et de bateaux soit à voiles, soit à vapeur, que le trafic pourra exiger, et de même pour ce qui regarde les bateaux à remorque sur le canal du Mahmoudièh; que le Compa-

gnie soit autorisée à louer, ou faute de pouvoir louer, 1843
à faire construire, à ses propres frais, autant de magasins qu'elle jugera nécessaires pour les besoins du commerce de transit, et que les gens du pays, les bêtes de somme, les voitures, les navires, etc., employés par ou appartenant à ladite Compagnie, jouissent de la protection spéciale de son altesse, et que personne ne puisse enlever arbitrairement rien qui soit au service de la Compagnie.

Naturellement son altesse pourra prendre telles précautions qu'elle jugera nécessaires pour prévenir l'introduction frauduleuse de marchandises dans la consommation du pays.

Réponse de Boghos-Rey, en date du 15 septembre 1841.

Monsieur, la maison Briggs et Ce m'ayant transmis, le 10 de ce mois, votre mémoire à son altesse le vice-roi, du même jour, ainsi que la traduction de la commission dont vous êtes porteur de la part de la Compagnie péninsulaire et orientale, je me suis fait un devoir de les soumettre à son altesse.

J'ai l'honneur de vous faire connaître, de la part du vice-roi, que ses intentions sont de favoriser, dans l'intérêt général du commerce, le transit des marchandises allant ou venant des Indes dans la Méditerranée.

Le mémoire précité auquel vous avez ajouté plus tard une note explicative, peut se partager en deux parties distinctes:

1° Le droit de transit en faveur de l'Egypte;

2° Les moyens de transport, d'entrepôt et de sûreté convenables.

Sur la première partie, son altesse a déclaré ne pas vouloir en faire une question d'argent; que la Compagnie péninsulaire et orientale, honorée d'une charte royale de S. M. britannique, avait aussi sa confiance; qu'elle serait autorisée à opérer le transit pendant une année complète, du 1er janvier au 31 décembre 1842, en tenant note des valeurs; et que ce terme expiré, la Compagnie, par l'entremise de ces agens ici, ferait payer au trésor la somme qu'elle jugerait lui être dévolue; laquelle somme sera susceptible cependant de modifications pour les années suivantes, selon que la nature des circonstances pourra le démontrer.

1843 Quant à la seconde partie, l'intention de son altesse est que les frais de transit deviennent aussi peu onéreux que possible; qu'on prenne des précautions suffisantes pour que les marchandises déclarées en transit pour l'Europe, ne soient pas ouvertes et vendues dans le pays ou en Turquie; que le fret des chameaux soit fixé; que celui des barques du pays soit au niveau du cours des nolis sur le Nil; et, voulant rendre à ses frais les routes de Suez au Caire comme de Cosseir à Kéné praticables, on recevra les indications nécessaires à ce sujet. Son altesse fournira aussi des postes militaires et au besoin des escortes pour obtenir toute sûreté; mais toutes ces questions étant susceptibles de beaucoup de détails, MM. Briggs et C[e], agens de la Compagnie, pourront les traiter et les suivre avec ceux qui seront désignés par le vice-roi.

Recevez, monsieur, les assurances de ma très-haute considération.

Signé: Boghos-Bey.

Réplique de M. Anderson, en date du 16 *septembre* 1841.

Excellence, j'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche en date d'hier, m'informant que son altesse le vice-roi a eu la bonté d'accorder à la Compagnie péninsulaire et orientale de navigation à vapeur le privilége, pour le transit par l'Egypte, des marchandises entre les Indes-Orientales et l'Europe, aux conditions y mentionnées.

Permettez-moi d'exprimer à son altesse, par l'entremise de votre excellence, les sentimens de gratitude dont je suis pénétré pour la manière franche et libérale avec laquelle son altesse a octroyé ce privilége important, et particulièrement pour la confiance sans bornes qu'elle a si généreusement mise dans la Compagnie que j'ai l'honneur de représenter ici, confiance dont son altesse peut être assurée que la Compagnie n'abusera jamais.

Son altesse, par l'ouverture d'une voie si avantageuse aux communications commerciales entre les continens oriental et occidental, a donné à tous les intéressés une nouvelle preuve éclatante de cette politique éclairée à laquelle ils sont déjà si redevables pour la facilité de leurs communications.

La maison Briggs et C[e] aura les pouvoirs nécessaires

pour agir au nom de la Compagnie, et pour établir les 1843
détails des arrangemens convenables pour mettre à exécution le transit en question.

Je saisis cette circonstance pour renouveler, etc.

Signé: Anderson.

Nouvelle réponse de Boghos-Rey, en date du 18 *septembre* 1841.

Monsieur, j'ai l'honneur d'accuser réception de votre réponse du 17 courant, par laquelle vous témoignez votre satisfaction de pouvoir transmettre à la Compagnie péninsulaire et orientale de navigation à vapeur la lettre que je vous ai adressée le 15 de ce mois, par ordre de son altesse le vice-roi, au sujet du transit des marchandises allant ou venant des Indes. Je crois devoir en même temps remarquer que, dans votre susdite, vous vous servez du terme *privilége*, lequel pourrait être, par quelques personnes, interprété dans toute l'acception du mot, et vous savez assez, monsieur, que son altesse ne veut point accorder *de priviléges*.

J'aime à croire que ce terme n'a d'autre portée, par conséquent, que celle exprimée dans ma lettre du 15 précitée, où il est dit que la Compagnie *serait autorisée à opérer le transit, etc.* Je compte, monsieur, que vous saurez apprecier cette remarque dans le cas où elle serait nécessaire, et que votre correspondance avec les directeurs de la Compagnie ne sera fondée que sur les expressions que j'ai été chargé de vous transmettre de la part de son altesse.

Je vous réitère, monsieur, etc.

Signé: Boghos-Rey.

Réplique de M. Anderson, en date du 18 *septembre* 1841.

Excellence, j'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre d'aujourd'hui.

Je puis vous assurer qu'en me servant du mot *privilége* dans ma lettre du 17 courant, je n'ai pas voulu donner à ce terme d'autre sens que *l'autorisation d'opérer le transit*, comme l'exprime la lettre de votre excellence du 15 courant.

Je prie votre excellence d'agréer, etc.

Signé. Anderson.

1843

35.

Traité d'amitié, de commerce et de navigation, conclue, à Quito le 6 juin 1843, entre la France et la république de l'Equateur.

(Les ratifications ont été échangées à Quito, le 9 novembre 1844.)

De nombreuses relations de commerce étant établies, depuis plusieurs années, entre les Etats de sa majesté le roi des Français et la république de l'Equateur, il a été jugé utile d'en régulariser l'existence, d'en favoriser le développement et d'en perpétuer la durée par un traité d'amitié, de commerce et de navigation, fondé sur l'intérêt commun des deux pays et propre à faire jouir les citoyens respectifs d'avantages égaux et réciproques.

D'après ce principe et à cet effet, ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir:

Sa majesté le roi des Français, le sieur *Jean-Baptiste Washington de Mendeville*, chevalier de l'ordre royal de la Légion-d'Honneur, son consul général et chargé d'affaires dans l'Etat de l'Equateur;

Et son excellence le président de l'Equateur, le sieur *Benigno Malo*, docteur en droit, ministre juge de la cour supérieure du district judiciaire de l'Azuay;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivans:

Art. 1er. Il y aura paix constante et amitié perpétuelle et sincère entre sa majesté le roi des Français, ses héritiers et successeurs, d'une part, et la république de l'Equateur, d'autre part, et entre les citoyens des deux Etats, sans exception de personnes ni de lieux.

2. Il y aura, entre tous les territoires des Etats de sa majesté le roi des Français, en Europe, et ceux de l'Equateur, une liberté réciproque de commerce. Les citoyens des deux Etats pourront entrer en toute liberté, avec leurs navires et cargaisons, dans tous les lieux, ports et rivières des deux Etats, qui sont ou seront ouverts au commerce étranger.

Ils pourront y faire le commerce d'échelle pour y 1843
décharger, en tout ou en partie, les cargaisons par eux apportées de l'étranger, et pour former successivement leurs cargaisons de retour, mais ils n'auront pas la faculté d'y décharger les marchandises qu'ils auraient reçues dans un autre port du même Etat, ou, autrement, de faire le cabotage, qui demeure exclusivement réservé aux nationaux.

Ils pourront, sur les territoires respectifs, voyager ou séjourner, commercer tant en gros qu'en détail, comme les nationaux; louer et occuper les maisons, magasins et boutiques qui leur seront nécessaires; effectuer des transports de marchandises et d'argent, et recevoir des consignations; être admis comme caution aux douanes, quand il y aura plus d'un an qu'ils seront établis sur les lieux, et que les biens fonciers qu'ils y posséderont présenteront une garantie suffisante.

Ils seront entièrement libres de faire leurs affaires eux-mêmes, ou de se faire suppléer par qui bon leur semblera, facteur, agent, consignataire ou interprète, sans avoir, comme étrangers, à payer aucun surcroît de salaire ou de rétribution.

Ils seront également libres, dans tous leurs achats comme dans toutes leurs ventes, de fixer le prix des effets, marchandises et objets quelconques, tant importés que destinés à l'exportation, sauf à se conformer aux lois et aux règlemens du pays.

3. Sa majesté le roi des Français s'oblige, en outre, à ce que les citoyens de l'Equateur jouissent de la même liberté de commerce et de navigation stipulée dans l'article précédent, dans les domaines de sa majesté, situés hors d'Europe, qui sont ou seront ouverts au commerce et à la navigation de la nation la plus favorisée, et réciproquement, les droits établis par le présent traité en faveur des Français seront communs aux habitans des colonies françaises.

4. Les citoyens respectifs jouiront, dans les deux Etats, d'une constante et complète protection pour leurs personnes et leurs propriétés. Ils auront un libre et facile accès auprès des tribunaux de justice, pour la poursuite et la défense de leurs droits; et ce, aux mêmes conditions qui seront en usage pour les citoyens du pays dans lequel ils résideront.

Ils seront maîtres, à cet effet, d'employer, dans tou-

1843 tes les circonstances, les avocats, avoués ou agens de toute classe qu'ils jugeront à propos. Enfin, ils auront la faculté d'être présens aux décisions et sentences des tribunaux, dans les causes qui les intéressent, comme aussi à toutes les enquêtes et dépositions de témoins qui pourront avoir lieu à l'occasion des jugemens, toutes les fois que les lois des pays respectifs permettront la publicité de ces actes.

Ils seront d'ailleurs exempts de tout service personnel, soit dans les armées de terre ou de mer, soit dans les gardes ou milices nationales, ainsi que de toutes contributions de guerre, emprunts forcés, réquisitions militaires, et, dans tous les autres cas, ils ne pourront être assujettis, pour leurs propriétés, soit mobilières, soit immobilières, ni à aucun autre titre quelconque, à d'autres charges, réquisitions ou impôts que ceux payés par les nationaux eux-mêmes.

Ils ne pourront être arrêtés ni expulsés, ni même envoyés d'un point à un autre du pays, par mesure de police ou gouvernementale, sans indices ou motifs graves et de nature à troubler la tranquillité publique, et avant que ces motifs et les documens qui en feront foi aient été communiqués aux agens diplomatiques ou consulaires de leur nation respective. Dans tous les cas, il sera accordé aux inculpés le temps nécessaire pour présenter ou faire présenter au gouvernement du pays leurs moyens de justification: ce temps sera d'une durée plus ou moins grande, suivant les circonstances.

Il est bien entendu que les dispositions de cet article ne seront point applicables aux condamnations à la déportation ou au bannissement d'un point à un autre du territoire, qui pourraient être prononcées, conformément aux lois et aux formes établies par les tribunaux des pays respectifs, contre les citoyens de l'un d'eux. Ces condamnations continueront à être exécutables dans les formes établies par les législations respectives.

5. Les Français catholiques jouiront, dans l'Etat de l'Equateur, sous le rapport de la religion et du culte, de toutes les libertés, garanties et protection dont les nationaux y jouissent; et les Equatoriens jouiront également, en France, des mêmes garanties, liberté et protection que les nationaux.

Les Français professant un autre culte, qui se trou-

veront dans l'Etat de l'Equateur, n'y seront inquiétés 1843
ni gênés en aucune manière pour cause de religion; bien entendu qu'ils respecteront la religion, le culte du pays et les lois qui y seront relatives.

6. Les citoyens des deux nations seront libres de disposer comme il leur conviendra, par vente, donation, échange, testament, ou de quelque autre manière que ce soit, de tous les biens qu'ils posséderaient sur les territoires respectifs. De même, les citoyens de l'un des deux Etats, qui seraient héritiers de biens situés dans l'autre, pourront succéder, sans empêchement, à ceux desdits biens qui leur seraient dévolus *ab intestat*; et les héritiers ou légataires ne seront pas tenus à acquitter des droits de succession autres ou plus élevés que ceux qui seraient supportés, dans des cas semblables, par les nationaux eux-mêmes.

Et, dans le cas où lesdits héritiers seraient, comme étrangers ou pour tout autre motif, privés d'entrer en possession de l'héritage, il leur sera accordé trois ans pour en disposer comme il leur conviendra et pour en extraire le produit, sans payer d'autres impôts que ceux établis par les lois de chaque pays.

7. Les citoyens de l'un et de l'autre Etat ne pourront être respectivement soumis à aucun embargo, ni être retenus avec leurs navires, équipages, cargaisons ou effets de commerce, pour une expédition militaire quelconque, ni pour quelque usage public ou particulier que ce soit, sans qu'il soit immédiatement accordé aux intéressés une indemnité suffisante pour cet usage, et pour les torts et les dommages qui, n'étant pas purement fortuits, naîtront du service auquel ils seront obligés.

8. Si (ce qu'à Dieu ne plaise) la paix entre les deux hautes parties contractantes venait à être rompue, il sera accordé, de part et d'autre, un terme de six mois aux commerçans qui se trouveront sur les côtes, et d'une année entière à ceux qui se trouveront dans l'intérieur du pays, pour règler leurs affaires et pour disposer de leurs propriétés; et, en outre, un sauf-conduit leur sera délivré pour s'embarquer dans tel port qu'ils désigneront de leur propre gré.

Tous les autres citoyens ayant un établissement fixe et permanent dans les Etats respectifs, pour l'exercice de quelque profession ou occupation particulière, pour-

1843 ront conserver leur établissement et continuer leur profession sans être inquiétés en aucune manière; et ceux-ci, aussi bien que les négocians, conserveront la pleine possession de leur liberté et de leurs biens, tant qu'ils ne commettront aucune offense contre les lois du pays. Enfin, leurs propriétés ou biens, de quelque nature qu'ils puissent être, comme aussi les deniers dus par des particuliers ou par l'Etat, et les actions de banques et de compagnies, ne seront assujettis à d'autres embargos, séquestres, ni à aucune autre réclamation, que ceux qui pourraient avoir lieu à l'égard des mêmes effets ou propriétés appartenant à des nationaux.

9. Le commerce français dans l'Equateur, et le commerce équatorien en France, seront traités, sous le rapport des droits de douane, tant à l'importation qu'à l'exportation, comme celui de la nation la plus favorisée.

Dans aucun cas, les droits d'importation imposés, en France, sur les produits du sol ou de l'industrie de l'Equateur, et dans l'Equateur, sur les produits du sol ou de l'industrie de la France, ne pourront être autres ou plus élevés que ceux auxquels sont ou seront soumis les mêmes produits importés par la nation la plus favorisée.

Aucune prohibition d'importation ou d'exportation n'aura lieu dans le commerce réciproque des deux pays, qu'elle ne soit également étendue à toutes les autres nations.

Les formalités qui pourraient être requises pour justifier de l'origine et de la provenance des marchandises respectivement importées dans l'un des deux Etats, seront également communes à toutes les autres nations.

10. Les produits du sol et de l'industrie de l'un des deux pays paieront, dans les ports de l'autre, les mêmes droits d'importation, qu'ils soient chargés sur navires français ou équatoriens.

De même, les produits exportés acquitteront les mêmes droits et jouiront des mêmes franchises, allocations et restitutions qui sont ou seront réservées aux exportations faites sur bâtimens nationaux.

Il est entendu que cet article demeure sujet à la modification suivante: Attendu qu'une loi de l'Equateur du 21 mars 1837, dispose que les produits et denrées de la république, exportés par bâtimens construits dans le chantier de Guayaquil, seront exempts du droit d'al-

cabale de sortie, pendant deux ans, les bâtimens fran- 1843
çais ne pourront prétendre à cette même franchise, à moins que l'Equateur ne l'accorde à quelque autre nation; dans lequel cas, elle sera, par ce fait même, étendue à la France.

11. Les navires français arrivant dans les ports de l'Equateur ou en sortant, et les navires équatoriens, à leur entrée en France ou à leur sortie, ne seront assujettis à d'autres ni de plus forts droits de tonnage, de phare, de port, de pilotage, de quarantaine ou autres affectant le corps du bâtiment, que ceux auxquels sont ou seront respectivement assujettis les navires nationaux dans les deux pays.

Les droits de tonnage et autres qui se prélèvent en raison de la capacité des navires seront d'ailleurs perçus, en France, pour les navires équatoriens, d'après le registre équatorien du navire, et pour les navires français, dans l'Equateur, d'après le passeport ou congé français du navire.

12. Les navires respectifs qui relâcheront dans les ports ou sur les côtes de l'un ou de l'autre Etat ne seront assujettis à aucun droit de navigation, sous quelque dénomination que ces droits soient respectivement établis, sauf les droits de pilotage, phare et autres de même nature, représentant le salaire de services rendus par des industries privées, pourvu que ces navires n'effectuent aucun chargement ni déchargement de marchandises.

Toutes les fois que les citoyens des deux hautes parties contractantes seront forcés de chercher un refuge ou un asile dans les rivières, baies, ports ou territoires de l'autre, avec leurs navires, tant de guerre que marchands, publics ou particuliers, par l'effet du mauvais temps, ou de la poursuite des pirates ou des ennemis, il leur sera donné toute protection pour qu'ils puissent réparer leurs navires, se procurer des vivres et se mettre en état de continuer leur voyage sans aucun empêchement; et même dans le cas où, à raison de relâche forcée, les navires respectifs seraient obligés de déposer à terre les marchandises composant leurs chargemens ou de les transborder sur d'autres navires, pour éviter qu'elles ne dépérissent, il ne sera exigé d'eux d'autres droits que ceux relatifs au loyer des magasins, cours et chantiers qui seraient nécessaires pour déposer

1843 les marchandises et pour réparer les avaries des bâtimens. De plus, les citoyens des deux Etats, qui navigueront sur des bâtimens de guerre ou marchands, ou sur des paquebots, se prêteront, en haute mer et sur les côtes, toute espèce de secours, en vertu de l'amitié qui existe entre les deux Etats.

13. Seront considérés comme français les bâtimens construits en France, ou ceux qui, capturés sur l'ennemi des armemens français, auront été déclarés de bonne prise, ou enfin ceux qui auront été condamnés par les tribunaux français pour infractions aux lois, pourvu d'ailleurs que les propriétaires, les capitaines et les trois quarts de l'équipage soient Français.

De même devront être considérés comme équatoriens tous les bâtimens construits dans le territoire de l'Equateur, ou ceux capturés sur l'ennemi par des bâtimens de guerre de la république, et déclarés de bonne prise, ou ceux enfin qui auront été condamnés par les tribunaux de l'Equateur pour infractions aux lois, pourvu toutefois que les propriétaires, les capitaines et les trois quarts de l'équipage soient Equatoriens.

Il est convenu, d'ailleurs, que tout navire français ou équatorien, pour jouir, aux conditions ci-dessus, du privilége de sa nationalité, devra être muni d'un passeport, congé ou registre dont la forme sera réciproquement communiquée, et qui, certifié par l'autorité compétente pour le délivrer, constatera:

1° Le nom, la profession et la résidence en France ou dans l'Equateur, du propriétaire, en exprimant qu'il est unique, ou des propriétaires, en indiquant leur nombre, et dans quelle proportion chacun possède;

2° Le nom, la dimension, la capacité et enfin toutes les particularités du navire qui peuvent le faire reconnaître aussi bien qu'établir sa nationalité.

14. Les navires, marchandises et effets appartenant à des citoyens de l'une des parties contractantes, qui auraient été pris par des pirates, soit dans les limites de leur juridiction, soit en pleine mer, et qui auraient été conduits ou trouvés dans les rivières, rades, baies, ports ou domaines de l'autre partie, seront remis à leurs propriétaires (en payant, s'il y a lieu, les frais de reprise qui seront déterminés par les tribunaux respectifs), lorsque le droit de propriété aura été prouvé devant les tribunaux, et sur la réclamation qui devra être faite,

dans le délai d'un an, par les parties intéressées, par 1843
leurs fondés de pouvoirs ou par les agens des gouvernemens respectifs.

15. S'il arrive que l'une des deux hautes parties contractantes soit en guerre avec un autre Etat, aucun citoyen de l'autre partie contractante ne pourra accepter de commissions ou lettres de marque pour aider l'ennemi à agir hostilement contre la partie qui se trouve en guerre, ou pour inquiéter le commerce ou les propriétés de ses citoyens.

16. Les deux hautes parties contractantes adoptent, dans leurs relations mutuelles, le principe que le pavillon couvre la marchandise. Si l'une des deux parties reste neutre, dans le cas ou l'autre viendrait à être en guerre avec quelque autre puissance, les marchandises couvertes du pavillon neutre seront aussi réputées neutres, même quand elles appartiendraient aux ennemis de l'autre partie contractante.

Il est également convenu que la liberté du pavillon s'étend aux individus qui seraient trouvés à bord de bâtimens neutres, et que, lors même qu'ils seraient ennemis des deux parties, ils ne pourront être extraits des bâtimens neutres, à moins qu'ils ne soient militaires et alors engagés au service de l'ennemi.

En conséquence du même principe, il est également convenu que la propriété neutre trouvée à bord d'un bâtiment ennemi sera considérée comme ennemie, à moins qu'elle n'ait été embarquée dans ce navire avant la déclaration de guerre, ou avant qu'on eût connaissance de cette déclaration dans le port d'où le navire sera parti.

Les deux hautes parties contractantes n'appliqueront ce principe qu'aux puissances qui le reconnaîtront également.

17. Dans le cas où l'une des hautes parties contractantes serait en guerre et où ses bâtimens auraient à exercer en mer le droit de visite, il est convenu que s'ils rencontrent un navire appartenant à une partie demeurée neutre, les premiers resteront hors de portée de canon, et qu'ils pourront y envoyer dans leurs canots seulement deux ou trois personnes chargées de procéder à l'examen des papiers relatifs à sa nationalité et à son chargement. Les commandans seront responsables de toute vexation ou acte de violence qu'ils commettraient ou toléreraient dans cette occasion.

1843 Il est également convenu que, dans aucun cas, la partie neutre ne pourra être obligée à passer à bord du bâtiment visiteur, ni pour exhiber ses papiers, ni pour toute autre cause que ce soit.

La visite ne sera permise qu'à bord des bâtimens qui navigueraient sans convoi. Il suffira, lorsqu'ils seront convoyés, que le commandant du convoi déclare verbalement, et sur sa parole d'honneur, que les navires placés sous sa protection et sous son escorte appartiennent à l'Etat dont il arbore le pavillon, et qu'il déclare, lorsque les navires seront destinés pour un port ennemi, qu'ils n'ont pas de contrebande de guerre.

18. Dans le cas où l'un des deux pays seraient en guerre avec quelque autre puissance, les citoyens de l'autre pays pourront continuer leur commerce avec les Etats belligérans, quels qu'ils soient, excepté avec les villes ou ports qui seraient réellement assiégés ou bloqués. Il est également entendu qu'on n'envisagera comme assiégées ou bloquées que les places qui se trouveraient attaquées par une force belligérante capable d'empêcher les neutres d'entrer.

Bien entendu que cette liberté de commerce et de navigation ne s'étendra pas aux articles réputés contrebande de guerre, tels que bouches et armes à feu, armes blanches, projectiles, poudre, salpêtre, objets d'équipement militaire, et généralement toute espèce d'armes et d'instrumens de fer, acier, cuivre, ou de toute autre matière, expressément fabriqués pour faire la guerre par terre ou par mer.

Aucun navire de l'une ou de l'autre des deux nations ne sera détenu pour avoir à bord des articles de contrebande de guerre, toutes les fois que le patron, capitaine ou subrécargue dudit navire délivreront ces articles de contrebande de guerre au capteur, à moins que lesdits articles ne soient en quantité si considérable et n'occupent un tel espace, que l'on ne puisse, sans de grands embarras, les recevoir à bord du bâtiment capteur. Dans ce dernier cas, de même que dans tous ceux qui autorisent légitimement la détention, le bâtiment détenu sera expédié dans le port le plus convenable et sûr qui se trouvera le plus à proximité, pour y être jugé suivant les lois.

Dans aucun cas, un bâtiment de commerce, appartenant à des citoyens de l'un des deux pays, qui se

trouvera expédié pour un port bloqué par l'autre Etat, 1843
ne pourra être saisi, capturé et condamné, si, préalablement, il ne lui a été fait une notification ou signification de l'existence du blocus par quelque bâtiment faisant partie de l'escadre ou division de ce blocus; et, pour qu'on ne puisse alléguer une prétendue ignorance des faits, et que le navire qui aura été dûment averti soit dans le cas d'être capturé s'il vient ensuite à se représenter devant le même port, pendant le temps que durera le blocus, le commandant du bâtiment de guerre qui le rencontrera d'abord devra apposer son visa sur les papiers de ce navire, en indiquant le jour, le lieu ou la hauteur où il l'aura visité et lui aura fait la signification en question, laquelle contiendra d'ailleurs les mêmes indications que celles exigées pour le visa.

Tous navires de l'une des deux parties contractantes qui seraient entrés dans un port, avant qu'il fût assiégé, bloqué ou investi par l'autre puissance, pourront le quitter, sans empêchement, avec leurs cargaisons; et, si ces navires se trouvent dans le port après la reddition de la place, ils ne seront point sujets à la confiscation, non plus que leurs cargaisons, mais ils seront rendus à leurs propriétaires.

19. Chacune des deux hautes parties contractantes sera libre d'établir des consuls à résidence dans les territoires et domaines de l'autre, pour la protection du commerce. Ces agens n'entreront en fonction qu'après avoir obtenu l'exéquatur du gouvernement du pays où ils seront envoyés.

Celui-ci conservera d'ailleurs le droit de déterminer les résidences où il lui conviendra d'admettre les consuls; bien entendu que, sous ce rapport, les deux gouvernemens ne s'opposeront respectivement aucune restriction qui ne soit commune dans leur pays à toutes les nations.

20. Les consuls respectifs et leurs chanceliers jouiront dans les deux pays des priviléges attribués à leur charge, tels que l'exemption des logemens militaires et celle de toutes les contributions directes, tant personnelles que mobilières ou somptuaires, à moins toutefois qu'ils ne soient citoyens du pays où ils résident, ou qu'ils ne deviennent soit propriétaires, soit possesseurs de biens immeubles, ou enfin qu'ils ne fassent le commerce, pour lesquels cas ils seront soumis aux mêmes

1843 taxes, charges ou impositions que les autres particuliers. Ces agens jouiront, en outre, de tous les autres priviléges, exemptions et immunités qui pourront être accordés, dans leur résidence, aux agens du même rang de la nation la plus favorisée.

21. Les archives et, en général, tous les papiers des consulats respectifs seront inviolables, et, sous aucun prétexte ni dans aucun cas, ils ne pourront être saisis ni visités par l'autorité locale.

22. Les consuls respectifs pourront, au décès de leurs nationaux morts sans avoir testé ni désigné d'exécuteurs testamentaires,

1° Apposer les scellés, soit d'office, soit à la réquisition des parties intéressées, sur les effets mobiliers et les papiers du défunt, en prévenant d'avance de cette opération l'autorité locale compétente, qui pourra y assister, et même, si elle le juge convenable, croiser de ses scellés ceux apposés par le consul, et dès lors ces doubles scellés ne seront levés que de concert;

2° Dresser aussi, en présence de l'autorité compétente, si elle croit devoir s'y présenter, l'inventaire de la succession;

3° Faire procéder, suivant l'usage du pays, à la vente des effets mobiliers dépendant de la succession, lorsque lesdits meubles pourront se détériorer par l'effet du temps, ou que le consul croira leur vente utile aux intérêts des héritiers du défunt;

Et, 4°, administrer ou liquider personnellement, ou nommer, sous leur responsabilité, un agent pour administrer et liquider ladite succession, sans que, d'ailleurs, l'autorité locale ait à intervenir dans ces nouvelles opérations.

Mais lesdits consuls seront tenus de faire annoncer la mort de leurs nationaux dans une des gazettes qui se publient dans l'étendue de leur arrondissement, et ne pourront faire délivrance de la succession et de son produit aux héritiers légitimes ou à leurs mandataires qu'après avoir fait acquitter toutes les dettes que le défunt pourrait avoir contractées dans le pays, ou qu'autant qu'une année se sera écoulée depuis la date de la publication du décès, sans qu'aucune réclamation eût été présentée contre la succession.

23. Les consuls respectifs seront exclusivement chargés de la police interne des navires de commerce de

leur nation; et les autorités locales ne pourront y intervenir qu'autant que les désordres survenus seraient de nature à troubler la tranquillité publique, soit à terre, soit à bord des bâtimens. 1843

Mais, en tout ce qui regarde la police des ports, le chargement et le déchargement des navires, la sûreté des marchandises, biens et effets, les citoyens des deux Etats seront respectivement soumis aux lois et statuts du territoire.

24. Les consuls respectifs pourront faire arrêter et renvoyer, soit à bord, soit dans leur pays, les matelots qui auraient déserté des bâtimens de leur nation. A cet effet, ils s'adresseront par écrit aux autorités locales compétentes, et justifieront, par l'exhibition du registre du bâtiment ou du rôle d'équipage, ou, si ledit navire était parti, par la copie desdites pièces, dûment certifiée par eux, que les hommes qu'ils réclament faisaient partie dudit équipage. Sur cette demande ainsi justifiée, la remise ne pourra leur être refusée; il leur sera donné, de plus, toute aide et assistance pour la recherche, saisie et arrestation desdits déserteurs, qui seront même détenus et gardés dans les prisons du pays, à la réquisition et aux frais des consuls, jusqu'à ce que ces agens aient trouvé une occasion de les livrer ou de les faire partir. Si pourtant cette occasion ne se présentait pas dans un délai de trois mois, à compter du jour de l'arrestation, les déserteurs seraient mis en liberté et ne pourraient plus être arrêtés pour la même cause.

25. Toutes les fois qu'il n'y aura pas de stipulation contraire entre les armateurs, les chargeurs et les assureurs, les avaries que les navires des deux pays auraient éprouvées en mer, en se rendant dans les ports respectifs, seront réglées par les consuls de leur nation.

26. Toutes les opérations relatives au sauvetage des navires français, naufragés ou échoués sur les côtes de l'Equateur, seront dirigées par les consuls de France, et, réciproquement, les consuls équatoriens dirigeront les opérations relatives au sauvetage des navires de leur nation, naufragés ou échoués sur les côtes de France.

L'intervention des autorités locales aura seulement lieu dans les deux pays pour maintenir l'ordre, garantir les intérêts des sauveteurs, s'ils sont étrangers aux équipages naufragés, et assurer l'exécution des dispositions à observer pour l'entrée et la sortie des marchandise

1843 sauvées. En l'absence et jusqu'à l'arrivée des consuls, les autorités locales devront d'ailleurs prendre toutes les mesures nécessaires pour la protection des individus et la conservation des effets naufragés.

Les marchandises sauvées ne seront tenues à aucun droit de douane, à moins qu'elles ne soient admises à la consommation intérieure.

27. Il est formellement convenu entre les deux hautes parties contractantes qu'indépendamment des stipulations qui précèdent, les agens diplomatiques et consulaires, les citoyens de toute classe, les navires et les marchandises de l'un des deux Etats, jouiront de plein droit, dans l'autre, des franchises, priviléges et immunités quelconques, consentis ou à consentir en faveur de la nation la plus favorisée, et ce gratuitement, si la concession est gratuite, ou avec la même compensation, si la concession est conditionnelle.

28. S. M. le roi des Français et la république de l'Equateur, désirant rendre aussi durables et solides que les circonstances le permettront les relations qui s'établiront entre les deux puissances en vertu du présent traité d'amitié, de navigation et de commerce, ont déclaré solennellement convenir des points suivans:

1° Le présent traité sera en vigueur pendant douze années, à compter du jour de l'échange des ratifications, et si, douze mois avant l'expiration de ce terme, ni l'une ni l'autre des deux hautes parties contractantes n'annonce, par une déclaration officielle, son intention d'en faire cesser les effets, ledit traité restera encore obligatoire pendant une année, et ainsi de suite jusqu'à l'expiration des douze mois qui suivront la déclaration officielle en question, à quelque époque qu'elle ait lieu.

Il est bien entendu que, dans le cas où cette déclaration viendrait à être faite par l'une des parties contractantes, les dispositions du traité relatives au commerce et à la navigation seraient seules considérées comme abrogées et annulées, mais qu'à l'égard des articles qui concernent les relations de paix et d'amitié, le traité n'en restera pas moins perpétuellement obligatoire pour les deux puissances.

2° Si un ou plusieurs citoyens de l'une ou de l'autre partie venaient à enfreindre quelqu'un des articles contenus dans le présent traité, lesdits citoyens en seront personnellement responsables, sans que, pour cela, la

bonne harmonie et la réciprocité soient interrompues 1843
entre les deux nations, qui s'obligent mutuellement à ne protéger en aucune manière l'offenseur.

Si malheureusement un des articles contenus dans le présent traité venait, en quelque manière que ce soit, à être violé ou enfreint, il est expressément convenu que la partie qui y sera restée fidèle devra d'abord présenter à l'autre partie un exposé des faits ainsi qu'une demande en réparation, accompagnée des documens et des preuves nécessaires pour établir la légitimité de sa plainte, et qu'elle ne pourra autoriser des représailles ni se porter elle-même à des hostilités, qu'autant que la réparation demandée par elle aura été refusée ou arbitrairement différée.

29. Et, dans le cas où il serait convenable et utile, pour faciliter davantage la bonne harmonie entre les deux hautes parties contractantes, et pour éviter à l'avenir toute espèce de difficultés, de proposer et d'ajouter quelques autres articles au présent traité, il est convenu que les deux puissances se prêteront, sans le moindre retard, à traiter et à stipuler les articles qui pourraient manquer audit traité, s'ils étaient jugés mutuellement avantageux, et que lesdits articles, après avoir été convenus et dûment ratifiés, feront partie du présent traité d'amitié, de commerce et de navigation.

30. Le présent traité, composé de trente articles, sera ratifié par S. M. le roi des Français et par le président ou vice-président chargé du pouvoir exécutif de la république de l'Equateur, avec l'accord et le consentement préalables du corps législatif, et les ratifications en seront échangées à Quito, dans le délai de dix-huit mois, ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi les plénipotentiaires ci-dessus nommés l'ont signé et y ont apposé leurs cachets, à Quito, le 6 juin 1843.

(L. S.) Signé W. De Mendeville.
(L. S.) Signé Benigno Malo.

(L'ordonnance royale préscrivant la publication de ce traité en France, est du 28 Mars 1845.)

1843

36.

Arrêté du gouverneur-général de la Havane, du 17 juin 1843, relatif aux correspondances d'outre-mer.

L'expérience ayant démontré que les règlemens établis par les autorités supérieures de cette île, dans leur décret du 23 février 1826, pour régulariser l'introduction et l'exportation des correspondances d'outre-mer, sont impuissans pour empêcher les abus commis par les capitaines au préjudice de l'administration royale des postes, j'ai arrêté, avec l'avis de M. l'auditeur, assesseur titulaire de cette branche du service, que, jusqu'à ce que le gouvernement suprême en ait décidé autrement, on observera rigoureusement les mesures ci-après, lesquelles seront portées à la connaissance de son excellence M. le surintendant-général délégué de l'administration royale des finances, de M. l'administrateur-général des postes et de MM. les directeurs, sous-directeurs et autres employés subalternes de l'administration, pour qu'ils tiennent la main à leur exacte et ponctuelle exécution par toute l'île; faisant observer toutefois que ces règlemens ne changent rien à ceux qui sont observés pour les correspondances introduites ou exportées par les paquebots à vapeur anglais:

1⁰ Tout bâtiment de commerce, soit national, soit étranger, est tenu, aussitôt qu'il a jeté l'ancre, de remettre à l'administration générale des postes ou à celles des autres ports de l'île, les correspondances de toute espèce dont il est porteur;

2⁰ Si, vingt-quatre heures après la visite, des lettres sont saisies à bord, le capitaine du navire paiera une amende de trois fois la valeur desdites, de laquelle amende il ne pourra être déchargé, en sus des frais de la procédure, qui sera sommaire et courte;

3⁰ Les consignataires des navires étrangers, ainsi que nationaux, sont tenus de donner avis trois jours à l'avance, aux administrateurs des postes, du départ des bâtimens qu'ils expédient pour les ports étrangers, afin de faire connaître au public le nom des bâtimens qui doivent recevoir les correspondances. Il est absolument interdit auxdits consignataires de faire cette dé-

claration dans leurs maisons ou bureaux, attendu que 1843
les lettres doivent être reçues et affranchies, conformément au tarif, à l'administration même, où le même consignataire, ou une personne de confiance à lui, doit faire prendre les paquets ou sacs clos et cachetés; le tout sous la peine énoncée de trois fois la valeur de chaque lettre qui serait saisie au moment de la visite de sortie;

4° Il est alloué, comme juste indemnité, aux capitaines ou consignataires, dix pour cent de la valeur des lettres ou paquets qu'ils remettront et recevront dans les administrations; laquelle indemnité sera liquidée et réglée sur-le-champ;

5° Il sera, tant par son excellence M. le capitaine-général, que par son excellence M. le surintendant sous-délégué des finances, donné les instructions convenables aux aides-vérificateurs, au commandant des carabiniers, et par celui-ci à ses subalternes, pour qu'ils informent les capitaines de navires de cette obligation, et veillent à ce qu'ils s'y conforment exactement et ponctuellement, faisant part à la première desdites autorités, en qualité de subdélégué-général des postes, pour qu'il forme immédiatement la procédure, avec l'avis de M. l'assesseur titulaire et par devant le notaire de l'administration;

6° Les dispositions du règlement qui précède seront observées dans les autres ports de l'île, en tant qu'elles pourront s'adapter aux circonstances des localités, à charge par MM. les juges-députés des postes de rendre compte, à cette subdélégation générale, des cas qui se sont présentés et de ce qu'ils auront décidé dans ces cas.

Et afin que personne ne puisse prétexter cause d'ignorance, le présent sera inséré dans trois numéros du journal de cette ville.

La Havane, 17 juin 1843.

Signé: Geronimo Valdès.

1843

37.

Traité de commerce entre la Grande-Bretagne et la Chine, signé dans les premiers jours de Juillet 1843 à Victoria, capitale de l'Isle Hong-Kong, par Sir H. Pottinger, Plénipotentiaire de Sa Majesté Britannique et par le Grand Mandarin Key-ing représentant de S. M. l'Empereur de la Chine avec le nouveau tarif de douanes mis en vigueur le 27 Juillet 1843.

Proclamation of the British Plenipotentiary.

Sir Henry Pottinger, Bart., G. C. B., her Britannic Majesty's Plenipotentiary, etc., etc., in China, has the gratification to announce, for the general information and guidance of all subjects of her said Majesty, that he has concluded and sealed with the High Commissioners, appointed by his Imperial Majesty the Emperor of China to treat with him, a commercial treaty, stipulated for in the definitive treaty of peace signed at Nankin on the 29th day of August, 1842, and the ratifications of which definitive treaty of peace have been lately exchanged under the signs-manual and seals of her Majesty the Queen of Great Britain nnd Ireland, and his Majesty the Emperor of China. Her Britannic Majesty's Plenipotentiary, etc., now publishes the export and import tariff, and the regulations of trade which have been, after the most searching scrutiny and examinations fixed and finally agreed upon, and which tariff and regulations of trade are to be promulgated in Chinese simultaneously with this proclamation, accompanied by a proclamation on the part of the Imperial Commissioners, etc. Her Britannic Majesty's Plenipotentiary, etc., trusts that the provisions of the commercial treaty will be found in practice mutually advantageous, beneficial, and just, as regards the interests,

the honour, and the future augmented prosperity of 1843
the governments of the two mighty contracting empires and their subjects, and his Excellency most solemnly and urgently calls upon all subjects of the British Crown, individually and collectively, by their allegiance to their Sovereigns, by their duty to their country, by their own personal reputation, respect, and good name, and by the integrity and honesty which is due from us as men to the imperial rights of the Emperor of China, not only to strictly conform and act up to the said provisions of the commercial treaty, but to spurn, decry, and make known to the world any base, unprincipled, and traitorous overtures which they or their agents or employés may receive from, or which may be in any shape made to them, by any subject of China, whether officially connected with the government or not, towards entering into any collusion or scheme for the purpose of evading or acting in contravention of the said provisions of the commercial treaty. Her Britannic Majesty's Plenipotentiary, etc., will not allow himself to anticipate or suppose that the appeal which he now makes to all her Majesty's subjects will be unheeded or overlooked by even a single individual; but at the same time it is his duty, in the responsible and unprecedented situation in which he has been placed by the course of events, to distinctly intimate that he is *determined* by every means at his disposal to see the provisions of the commercial treaty fulfilled by all who choose to engage in future in commerce with China, and that in any cases where he may receive well-grounded representations from her Majesty's Consuls, or from the Chinese authorities, that such provisions of the commercial treaty have been evaded (or have been attempted to be so), he will adopt the most stringent and decided measures against the offending parties; and where his present powers may not fully authorise and sanction such measures as may seem to him fitting, he will respectfully trust that the Legislature of Great Britain will hold him indemnified for adopting them in an emergency directly compromising the national honour, dignity, and good faith in the estimation of the government of China, and in the eyes of all other nations.

Government-house at Victoria, Hong Kong, July 22, 1843. (Signed) Henry Pottinger.

1843 GOVERNMENT NOTIFICATION.

With reference to the preceding proclamation, etc., it is hereby notified that the new system of trade will commence at Canton on the 1st day of the 7th month of the present Chinese year (27th July, 1843), and that from that day the Hong merchants, monopoly and Consoo charges will cease and terminate. The other four ports of Amoy, Fuchow-foo, Ningpo, and Shanghai, which, agreeably to the treaty of Nanking, are to be resorted to by British merchant vessels, cannot be declared to be opened for that purpose until an Imperial Edict to that effect shall be received from the Cabinet of Pekin. This Edict is expected to reach Canton early in the month of September, and immediate public notice will be given of its arrival. In the interim measures will be taken for the appointment of consular officers and their establishments to the ports in question, in order that no unnecessary delay may take place in the commencement of trade at them; and merchants may make their arrangements accordingly. The following temporary appointments are made: — G. Tradescant Lay, Esq., to officiate as her Britannic Majesty's Consuls at Canton; Robert Thom, Esq., joint interpreter and translator, who is at present stationed at Canton, as the medium of communication between her Majesty's Plenipotentiary, etc., and the Imperial Commissioner, and other high Chinese officers, will assist in his capacity of interpreter in the Consular office. Messrs. Thomas, T. Meadows, and William Meredith, to act as clerks and assistants in the officiating Consul's office. With the view of relieving the officiating Consul at Canton and his establishment from the judicial functions which will hereafter form a part of the duty to be performed by the consuls at the different ports, but which might interfere with the officiating consul, devoting his whole time and attention exclusively to the more important object of promoting and regulating the trade at its outset on the new system, her Majesty's Chief Superintendant of the Trade, etc., is pleased to direct that all disputes and complaints emanating at Canton, and coming within the consular functions above adverted to, shall for the present, and until further notice, be referred to A. N. Johnston, Esq., the Assistant and Registrar to the Chief Superintendent, etc., who will,

in the first instance, inquire into and investigate such disputes and complaints at Victoria, Hong Kong, and will, in case of necessity arising from such a step, proceed to Canton for the purpose of completing his inquiry and investigation. The amount to which Mr. Johnston awards shall be considered final, and the manner of appealing from that officer's awards to the Chief Superintendent will be hereafter notified. 1843

PROCLAMATION.

Issued by the Imperial Commissioner, etc. Keying, High Commissioner, etc., etc., Kikung, Governor-General, etc., etc., and Ching-Yuetsai, Governor, etc., issue the Proclamation for the purpose of giving clear information and commands.

Whereas, when the English had last year ceased from hostillities, our august Sovereign granted them commercial intercourse at Canton, and at four other ports, and was graciously pleased to sanction the treaty that had been concluded, the ratifications of that treaty have now, therefore, been exchanged, and commercial regulations have been agreed upon, and a tariff of duties, wherein all fees and presents are abolished, have been distinctly settled. These, as soon as the High Commissioner, with the Governor-General and Governor, shall have received the replies of the Board of Revenue, shall be promulgated, and shall become the rules to be observed in the various ports; the tariff of duties will then take effect with reference to the commerce with China of all countries as well as of England. Henceforth, then, the weapons of war shall for ever be laid aside, and joy and profit shall be the perpetual lot of all; neither slight nor few will be the advantages reaped by the merchants, alike of China and of foreign countries. From this time forward all must free themselves from prejudice and suspicions, pursuing each his proper avocation, and careful always to retain no inimical feelings from the recollection of the hostilities that have before taken place, for such feelings and recollections can have no other effect than to hinder the growth of a good understanding between the two people. With regard to Fuchow, Amoy, Ningpo, and Shanghai, the four ports which, by his Imperial Majesty's gracious permission, are now newly

1843 opened for trade, it is requisite that the replies of the Board of Revenue should be received before the commerce of those ports should be actually thrown open. But Canton has been a mart for English trade during more than two centuries past, and therefore, the new regulations having been decided upon, they ought at once to be brought into operation, that the far-travelled merchants may not be any longer detained in the outer seas, disappointed in all their anticipations. The High Commissioner, the Governor-General, and the Governor have, therefore, in concert with the Superintendent of Customs, determined, in fulfilment of their august Sovereign's desire, to cherish tenderly men from afar, that a commencement shall be made with the opening of the port of Canton, under the new regulations, on the 1st of the 7th month. The wishes of the merchants will thus, it is hoped, be met. The island of Hong Kong having been, by the gracious pleasure of his august Majesty, granted as a place of residence to the English nation, the merchants of that nation who will proceed from thence to the various ports will be numerous; and such vessels as they may engage to convey them to and fro will therefore be required to lie under no restrictions, but merely to accept engagements at fair and just rates. If, however, such passengers convey goods in the same boats, with the view of evading the dues of government, they shall be subject to such fines as the law shall direct. Should merchants of China desire to proceed to the island of Hong Kong aforesaid to trade, they will be required only to report themselves to the next Custom-house, and to pay the duties of their merchandise according to the new tariff, obtaining a pass before they quit port to commence their traffic. Any who may dare to go and trade without having requested such a pass, on discovery, shall be dealt with as offenders of the laws against clandestine traffic and against contumacious visiting of the open seas. As to those natives of China who in past days may have served the English soldiery or others with supplies, and may have been apprehended in consequence, the High Commissioner has obtained from the good favour of his august Sovereign, vast and boundless as that of Heaven itself, the remission of their punishment for all past deeds; and any such who may

not yet have been brought to trial are therefore no longer to be sought after, while all who may have been seized and brought before the government are granted a free pardon. All persons of this class must then attend quietly to their avocations. With a diligent pursuit of everything that is good and right, they need entertain no apprehension of being hereafter dragged forward, nor yield in consequence of any fears or suspicion. With reference to the arrangements which the High Commissioner and his colleagues have made in regard to duties, everything has been done with a single eye to a just impartiality. All merchants, then, whether of China or of foreign countries, are called upon to consider the many pains that the High Commissioner and his colleagues have taken, and by all means to abide in the quiet pursuit of their respective callings, and in the enjoyment of so suspicious a peace. From henceforward amity and good-will shall ever continue; and those from afar and those who are near shall perpetually rejoice together. Such is the fervent hope of the High Commissioner and his colleagues; and in this hope they command implicit obedience to what is now thus specially promulgated. 1843

(A true translation.) (Signed) J. R. Morrison,
Chinese Secretary and Interpreter.

(A true copy)

R. Woosnam.

1843

GENERAL REGULATIONS.

Under which the British trade is to be conducted at the five ports of Canton, Amoy, Fuchow, Ningpo, and Shanghai.

1. Pilots. — Whenever a British merchantman shall arrive off any of the five ports opened to trade, viz., Canton, Fuchow, Amoy, Ningpo, or Shanghai, pilots shall be allowed to take her immediately into port; and, in like manner, when such British ship shall have settled all legal duties and charges, and is about to return home, pilots shall be immediately granted to take her out to sea, without any stoppage or delay. Regarding the remuneration to be given to these pilots, that will be equitably settled by the British consul appointed to such particular port, who will determine it with due reference to the distance gone over, the risks run, etc.

2. Custom House Guards. — The Chine superintendent of customs at each port will adopt the means that he may judge most proper to prevent the revenue suffering by fraud or smuggling. Whenever the pilot shall have brought any British merchantman into port, the superintendent of customs will depute one or two custom-house officers, whose duty it will be to watch against frauds on the revenue. These will either live in a boat of their own, or stay on board the English ship, as may best suit their convenience. Their food and expenses will be supplied them from day to day from the Custom House, and they may not exact any fees whatever from either the commander or consignee. Should they violate this regulation, they shall be punished proportionately to the amount so exacted.

3. Masters of Ships reporting themselves on Arrival. — Whenever a British vessel shall have cast anchor at any one of the above-mentioned ports, the captain will, within twentyfour hours after arrival, proceed to the British Consulate and deposit his ship's papers, bills, manifest, etc., in the hands of the consul; failing to do which he will subject himself to a penalty of 200 dollars. For presenting a false manifest, the

Règlemens généraux pour le commerce anglais dans les cinq ports de Canton, d'Amoy, de Foutchou, de Ningpo et de Shanghaï. 1843

Art. 1er. — *Des pilotes.* — En arrivant en vue de l'un des cinq ports ouverts au commerce, c'est-à-dire Canton, Amoy, Foutchou, Ningpo et Shanghaï, chaque navire de commerce anglais sera aussitôt pourvu d'un pilote chargé de le conduire immédiatement dans le port; et de même lorsque ce navire, après avoir acquitté tous les droits légaux, sera sur le point de retourner dans sa patrie, des pilotes lui seront aussitôt fournis pour le conduire au large sans aucun retard ni délai.

Quant à la rémunération de ces pilotes, elle sera équitablement fixée par le consul anglais nommé dans chacun de ces ports; ce sera lui qui la déterminera en raison convenable de la distance parcourue, des risques, etc.

Art. 2. — *Gardes de la douane.* — Le surintendant chinois de la douane, dans chacun des cinq ports, adoptera les moyens qu'il croira les plus convenables pour mettre à couvert les intérêts du revenu impérial contre la fraude ou la contrebande. Quand le pilote aura amené un navire au port, le surintendant de la douane désignera aussitôt un ou deux officiers fidèles de la douane, de qui ce sera le devoir de surveiller et d'empêcher toute fraude nuisible aux intérêts du trésor. Ces officiers ou vivront dans un bateau qui leur appartiendra, ou logeront à bord du navire anglais, selon leur convenance. Leur nourriture et toutes choses dont ils auront besoin leur seront fournies chaque jour par l'administration de la douane, et ils ne peuvent, sous aucun prétexte, exiger d'honoraires soit du capitaine, soit du consignataire du navire. S'ils violaient cette prescription, ils seraient punis en proportion du montant de ce qu'ils auraient reçu.

Art. 3. — *De la dénonciation des capitaines faite par eux-mêmes à l'arrivée de leurs navires.* — Aussitôt qu'un bâtiment anglais aura jeté l'ancre dans l'un des cinq ports susmentionnés, le capitaine devra, dans les vingt-quatre heures qui suivront son arrivée, se rendre au consulat anglais et y déposer dans les mains du consul ses papiers de bord, son connaissement, son manifeste, etc.; faute de quoi il sera passible d'une amende de 200 dollars. Pour avoir présenté un faux manifeste, l'amende sera de 500 dollars. Pour rompre

1843 penalty will be 500 dollars. For breaking bulk and commencing to discharge before due permission shall be obtained, the penalty will be 500 dollars, and confiscation of the goods so discharged. The consul, having taken possession of the ship's papers, will immediately send a written communication to the superintendent of customs, specifying the register-tonnage of the ship, and the particulars of the cargo she has on board; all of which being done in due form, permission will then be given to discharge, and the duties levied as provided for in the tariff.

4. Commercial Dealings between English and Chinese Merchants. — It having been stipulated that English merchants may trade with whatever native merchants they please, should any Chinese merchant fraudulently abscond, or incur debts which he is unable to discharge, the Chinese authorities, upon complaint being made thereof, will of course do their utmost to bring the offender to justice. It must, however, be distinctly understood that if the defaulter really cannot be found, or be dead, or bankrupt, and there be not wherewithal to pay, the english merchants may not appeal to the former custom of the Hong-merchants paying for one another, and can no longer expect to have their losses made good to them.

5. Tonnage Dues. — Every English merchantman, on entering any one of the above-mentioned five ports, shall pay tonnage dues at the rate of five mace per register ton in full of all charges. The fees formerly levied on entry and departure of every description are henceforth abolished.

6. Import and Export Duties. — Goods whether imported to or exported from any one of the above-mentioned five ports are henceforward to be taxed, according to the tariff, as now fixed and agreed upon, and no further sums are to be levied beyond those which are specified in the tariff. All duties incurred by an English merchant vessel, whether on goods imported or exported, or in the shape of tonnage dues, must first be paid up in full, which done, the superintendent of customs will grant a port clearance, and,

la charge et commencer le débarquement de ses marchandises avant d'avoir obtenu la permission légale, l'amende sera de 500 dollars, et les marchandises ainsi débarquées seront confisquées. 1843

Le consul, mis en possession des papiers du navire, enverra aussitôt au surintendant de la douane une communication écrite, laquelle spécifiera le tonnage du navire et les détails de la cargaison; et ces formalités étant accomplies, permission sera alors donnée de décharger, et les droits seront levés selon les provisions du tarif.

Art. 4. — *Des transactions entre les marchands anglais et chinois.* — Ayant été stipulé que les marchands anglais peuvent faire le commerce avec tous les marchands du pays sans distinction, s'il arrivait qu'un marchand chinois disparût frauduleusement ou contractât des dettes qu'il ne pourrait payer, les autorités chinoises, sur la plainte formelle qui leur serait faite, devront faire tous leurs efforts pour mettre le coupable sous la main de la justice. Il doit être bien entendu cependant que si le défaillant ne peut réellement pas être retrouvé, ou est mort, ou en banqueroute, et qu'il soit dans l'impossibilité absolue de payer, les marchands anglais ne pourront aucunement se prévaloir de l'ancienne coutume, qui rendait les hongs solidairement responsables des dettes de chacun, et que désormais ils ne doivent plus s'attendre à se voir rembourser leurs pertes.

Art. 5. *Des droits de tonnage.* — Tout navire anglais en entrant dans l'un des cinq ports sus-mentionnés acquittera un droit de tonnage de 5 *mace* par tonne (3 fr. 70 c.), pour tout droit de navigation. Les droits levés antérieurement sur l'entrée et le départ et autres sont abolis.

Art. 6. — *Droits d'importation et d'exportation.* — Les marchandises importées dans l'un des cinq ports sus-mentionnés, ou exportées d'aucun d'eux, seront désormais taxées suivant le tarif arrêté et convenu, sans qu'il puisse être exigé rien au-delà des sommes déterminées par ce tarif. Tous droits encourus par un navire anglais, soit sur les marchandises importées ou exportées, soit pour droits de tonnage, doivent d'abord être acquittés dans leur totalité; et cela étant fait, le surintendant de la douane délivrera une permission de

1843 this being shown to the British Consul, he will thereupon return the ship's papers, and permit the vessel to depart.

7. Examination of Goods at the Custom-House. — Every English merchant having cargo to load or discharge must give notice thereof, and hand particulars of the same to the Consul, who will immediately despatch a recognised linguist of his own establishment to communicate the particulars to the superintendent of customs, that the goods may be duly examined, and neither party subjected to loss. The English merchant must have also a properly qualified person on the spot to attend to his interests when his goods are being examined for duties, otherwise should there be complaints these cannot be attended to. Regarding such goods as are subject, by the tarif, to an *ad valorem* duty, if the English merchant cannot agree with the Chinese officiers in fixing a value, then each party shall call two or three merchants to look at the goods, and the highest price at which any of these merchants would be willing to purchase shall be assumed as the value of the goods. To fix the tare of any article such as tea: if the English merchant cannot agree with the custom-house officer, then each party shall choose so many chests out of every hundred, which being first weighed in gross shall afterwards be tared, and the average tare upon these chests shall be assumed as the tare upon the whole, and upon this principle shall the tare be fixed upon all other goods in packages. If there should be any disputed points which cannot be settled, the English merchant may appeal to the Consul, who will communicate the particulars of the case to the superintendent of customs, that it may be equitably arranged. But the apeaal must be made on the same day, or it will not be regarded. While sush points are still open, the superintendent of customs will delay to insert the same in his books, thus affording an opportunity that the merits of the case may be duly tried and sifted.

sortir du port, laquelle étant exhibée au consul anglais, 1843
il rendra les papiers du bord au capitaine et laissera le bâtiment effectuer son départ.

Art. 7. — *Visite des marchandises à la douane.* — Tout marchand anglais ayant une cargaison à débarquer ou à embarquer devra d'abord en donner connaissance avec tous les détails nécessaires au consul, et celui-ci dépêchera aussitôt un *linguiste* (interprète) accrédité et attaché à son consulat, pour donner avis détaillé au surintendent de la douane, afin que les marchandises soient convenablement examinées et qu'aucune partie ne soit exposée à des pertes. Le marchand anglais devra aussi constituer une personne dûment qualifiée pour veiller à ses intérêts lorsque ses marchandises passeront à la visite; autrement, s'il voulait se plaindre plus tard, ses plaintes seraient considérées comme non avenues.

Quant aux marchandises qui sont soumises par le tarif à un droit *ad valorem*, si le marchand anglais ne peut s'accorder avec l'officier chinois pour en régler la valeur, alors chaque partie devra appeler deux ou trois marchands chargés d'inspecter les marchandises, et le prix le plus elevé auquef un de ces marchands offrirait de les acheter, déterminera la valeur sur laquelle on n'était pas d'accord.

Pour déterminer la tare sur toutes les marchandises, sur le thé par exemple: — Si le marchand anglais ne peut pas s'accorder avec l'officier de la douane, alors chacune des deux parties prendra un certain nombre de caisses par cent, puis ces caisses ayant été pesées ensemble, on en vérifiera ensuite la tare, et la tare moyenne de ces caisses déterminera la tare pour le tout; et c'est d'après ce principe que la tare sera déterminée pour toute marchandise en caisse.

S'il était encore d'autres points sur lesquels on ne pût s'accorder, le marchand anglais en appellerait à son consul, lequel s'entendrait avec le surintendant de la douane, afin qu'ils soient décidés à l'amiable. L'appel doit être fait le jour même où l'affaire se presente; autrement il n'est pas valable. Aussi longtems que le différend ne sera pas vidé, le surintendant attendra avant de porter sur ses livres les marchandises qui ont occasionné le débat, afin qu'il soit donné le tems convenable pour examiner mûrement et décider équitablement l'affaire.

1843 8. Manner of Paying the Duties. — It is hereinbefore provided that every English vessel that enters at any one of the five ports shall pay all duties and tonnage dues before she be permitted to depart. The superintendent of customs will select certain shroffs or banking-establishment of known stability, to whom he will give licences, authorising them to receive duties from the English merchants on behalf of government, and the receipt of these shroffs for any money paid them shall be considered as a government voucher. In the paying of these duties different kinds of foreign money may be made use of, but as foreign money is not of equal purity with Sycee silver, the English Consuls appointed to the different ports will, according to the time, place, and circumstances, arrange with the superintendent of customs at each what coins may be taken in payment, and what per centage may be necessary to make them equal to standard or pure silver.

9. Weights and Measures. — Sets of balance-yards for the weighing of goods or money, weights and measures prepared in exact conformity to those hitherto in use at the custom-house of Canton, and duly stamped and sealed in proof thereof, will be kept in possession of the superintendent of customs, and also at the British consulate at each of the five ports, and these shall be the standards by which all duties shall be charged, and all sums paid to government. In case of any dispute arising between any British merchants and Chinese officers of customs regarding the weights and measures of goods, reference shall be made to these standards, end disputes decided accordingly.

10. Lighters or Cargo Boats. — Whenever any English merchant shall have to load or discharge cargo, he may hire whatever kind of lighter or cargo boat he pleases, and the sum to be paid for such boat can be settled between the parties themselves, without the interference of government. The number of these boats shall not be limited, nor shall a monopoly of them be granted to any parties. If any smuggling takes place in them the offenders will, of course, be punished according to law. Should any of the boat-people, whil

Art. 8. — *De la marche à suivre pour acquitter les droits.* — Il a déjà été dit plus haut que tout bâtiment anglais qui sera entré dans l'un des cinq ports acquittera tous les droits de douane et de tonnage avant qu'il lui soit permis de partir. Le surintendant de la douane choisira à cet effet certains *shroffs* (changeurs) ou banquiers d'une solvabilité reconnue, auxquels il délivrera des licences par lesquelles ils seront autorisés à recevoir les droits acquittés par les marchands anglais pour le compte du gouvernement, et la quittance de ces *shroffs* pour tout argent reçu par eux équivaudra à un acquit du gouvernement. Pour le paiement de ces droits, on pourra faire usage des diverses espèces de monnaies étrangères; mais comme la monnaie étrangère n'est pas aussi pure que l'argent *sayci*, les consuls anglais accrédités dans les différens ports s'entendront suivant le tems, le lieu et les circonstances avec le surintendant de la douane, dans chacun de ces ports, pour déterminer les monnaies qui pourront être prises en paiement, et fixer le tant pour cent nécessaire pour établir l'égalité avec l'argent pur. 1843

Art. 9. — *Des poids et mesures.* — Des balances modèles pour peser les marchandises et la monnaie, ainsi que des mesures modèles exactement pareilles à celles dont il était fait usage jusqu'ici à la douane de Canton, estampées et scellées en preuve de leur authenticité, seront déposées entre les mains des surintendans de la douane et des consuls anglais accrédités dans chacun des cinq ports. Elles serviront de régulateurs pour déterminer tous les droits et toutes les sommes à payer au gouvernement. En cas de discussion entre les marchands anglais et les officiers chinois à propos des poids et mesures, on s'en rapportera à ces modèles, et les discussions seront vidées en conséquence.

Art. 10. — *Allèges ou bateaux de charge.* — Quand un marchand anglais aura à débarquer ou à embarquer une cargaison, il pourra louer à sa convenance toute espèce d'allèges, et la somme à payer pour location de ces allèges se règlera entre les parties elles-mêmes sans aucune intervention du gouvernement. Le nombre de ces bateaux ne sera limité dans aucun port, et ils ne pourront en aucun cas devenir l'objet d'un monopole. Si l'un d'eux se livre à la contrebande, les coupables seront punis suivant la loi. Si quelqu'un des

1843 engaged in conveying goods for English merchants, fraudulently abscond with the property, the Chinese authorities will do their best to apprehend them; but, at the same time, the English merchants must take every due precaution for the safety of their goods.

11. Transhipment of Goods. — No English merchant-ships may tranship goods without special permission; should any urgent case happen where transhipment is necessary, the circumstances must first be submitted to the consul, who will give a certificate to that effect, and the superintendent of customs will then send a special officer, to be present at the transhipment. If any one presumes to tranship without such permission being asked for and obtained, the whole of the goods so illegally transhipped will be confiscated.

12. Subordinate Consular Offices. — At any place selected for the anchorage of the English merchant-ships there may be appointed a subordinate consular officer of approved good conduct to exercise due control over the seamen and others. He must exert himself to prevent quarrels between the English seamen and natives, this being of the utmost importance. Should any thing of the kind unfortunately take place, he will in like manner do his best to arrange it amicably. When sailors go on shore to walk, officers shall be required to accompany them, and should disturbances take place such officers will be held responsible. The Chinese officers may not impede natives from coming alongside the ships to sell clothes or other necessaries to the sailors living on board.

13. Disputes between British Subjects and Chinese. — Whenever a British subject has reason to complain of a Chinese, he must first proceed to the Consulate and state his grievance; the Consul will thereupon inquire into the merits of the case, and do his utmost to arrange it amicably. In like manner, if a Chinese have reason to complain of a British subject, he shall no less listen to his complaint, and endeavour to settle it in a friendly manner. If an English merchant have occasion to address the Chinese authorities, he shall

bateliers employés au transport des marchandises anglaises disparaissait avec elles, les autorités chinoises feraient tous leurs efforts pour appréhender le coupable; mais en même tems, les marchands anglais devront prendre toutes les précautions convenables pour la sûreté de leurs marchandises. 1843

Art. 11. — *Du transbordement.* — Aucun bâtiment anglais ne pourra transborder des marchandises, à moins qu'il n'en ait reçu la permission speciale. S'il se présentait un cas d'urgence qui rendit un transbordement nécessaire, il faudra d'abord en référer au consul, qui donnera un certificat à cet effet, et le surintendant de la douane enverra un officier chargé spécialement d'assister au transbordement. Si l'on osait faire un transbordement sans avoir demandé et obtenu ladite permission, toutes les marchandises ainsi transbordées illicitement seront confisquées.

Art. 12. — *Des officiers inférieurs des consulats.* — Dans tout lieu désigné pour l'arrivage des navires anglais il sera nommé un officier relevant du consul, d'une bonne conduite certifiée et spécialement chargé d'exercer une surveillance active sur les marins et autres personnes. Son devoir est de s'employer à prévenir toute querelle entre les matelots anglais et les Chinois; et ce point est de la plus haute importance. Si par malheur il survenait quelque querelle, il devra de même faire de son mieux pour l'arranger à l'amiable. Lorsque les matelots iront à terre pour s'y promener, des officiers devront toujours les accompagner, et s'il arrivait des désordres, ces officiers seront responsables. Les officiers chinois ne devront pas empêcher les gens du pays de venir le long du bord des navires pour y vendre des habits ou autres objets necessaires aux matelots du bord.

Art. 13. — *Des querelles entre les sujets anglais et chinois.* — Quand un sujet anglais aura quelque grief contre un Chinois, il devra d'abord se rendre au consulat et y déposer sa plainte. Le consul, après avoir informé sur le différend, fera tous ses efforts pour l'arranger à l'amiable. De même quand un Chinois aura à se plaindre d'un sujet anglais, le consul n'écoutera pas sa plainte avec moins d'impartialité, et il tâchera encore d'arranger l'affaire à l'amiable. Quand un marchand anglais aura à faire une communication aux au-

1843 send such address through the Consul, who will see that the language is becoming, and if otherwise will direct it to be changed, or will refuse to convey the address. If, unfortunately, any disputes take place of such a nature that the Consul cannot arrange them amicably, then he shall request the assistance of a Chinese officer, that they may together examine into the merits of the case, and decide it equitably. Regarding punishment of English criminals, the English government will enact the laws necessary to attain that end, and the Consul will be empowered to put them in force; and regarding the punishment of Chinese criminals, these will be tried and punished by their own laws, in the way provided for by the correspondence which took place at Nankin, after the concluding of the peace.

14. British Government Cruisers Anchoring within the Ports. — An English Government cruiser will anchor within reach of the five ports, that the Consul may have the means of better restraining sailors and others, and preventing disturbances; but these Government cruisers are not to be put on the same footing as merchant vessels, for as they bring no merchandise, and do not come to trade, they will, of course, pay neither dues nor charges. The resident Consul will keep the Superintendent of Customs duly informed of the arrival and departure of such government cruisers, that he may take his measures accordingly.

15. On the Security to be given for the British Merchant Vessels. — It has hitherto been the custom, when an English vessel entered the port of Canton, that a Chinese Hong merchant stood security for her, and all duties and charges were paid through such security-merchant. But these security-merchants being now done away with, it is understood that the British Consul will henceforth be security for all British merchant-ships entering any of the aforesaid five ports.

torités chinoises, il l'adressera par l'intermédiaire du consul qui veillera à ce qu'elle soit redigée en termes convenables; et s'il en était autrement, il la fera modifier ou bien il refusera de la faire parvenir. Si par malheur il survenait une querelle telle que le consul ne pût pas l'arranger à l'amiable, alors il sollicitera l'assistance d'un officier chinois pour informer d'un commun accord sur le différend, et le juger selon les règles de l'equité. Pour ce qui est du châtiment des criminels anglais, le gouvernement anglais rendra les lois nécessaires pour atteindre ce but, et le consul sera revêtu des pouvoirs nécessaires pour les faire exécuter. Pour ce qui est du châtiment des criminels chinois, ils seront jugés et punis selon les lois de leur pays et de la manière connue dans la correspondance échangée à Nankin, entre les commissaires des deux gouvernemens, après la conclusion de la paix. 1843

Art. 14. — *Des croiseurs du gouvernement anglais en station dans les cinq ports.* — Un croiseur du gouvernement anglais sera en station dans chacun des cinq ports, afin que le consul ait toujours les moyens d'imposer respect aux marins et autres personnes, et d'empêcher les désordres. Mais ces croiseurs ne seront pas soumis aux mêmes obligations que ces batimens du commerce; ne portant pas des marchandises et ne venant pas pour faire le commerce, ils ne paieront de droits d'aucune espèce. Le consul résident tiendra le surintendant de la douane toujours au courant de l'arrivée et du départ de ces croiseurs, afin que celui-ci puisse prendre ses mesures en conséquence.

Art. 15. *Sur les cautions à fournir pour les bâtimens de commerce anglais.* — Jusqu'ici la coutume a été établie que quand un bâtiment anglais entrait dans le port de Canton, un marchand hong chinois lui servait de caution pour les droits de toute espèce, et ces droits s'acquittaient par l'intermédiaire de ce répondant Mais l'usage de ces cautions étant désormais aboli, il est entendu qu'à l'avenir les consuls anglais serviront de répondans pour tous les navires qui fréquenteront les cinq ports ouverts au commerce.

1843 *Tariff of Duties for the foreign Trade with China. The mace at 780 taels per 1000 drs. is equal to 13,88 cents., and the teal to drs. 1.39 cents.; to avoid fractions, we have assumed the value of the mace at 14 cents., and that of the teal where less than 1½ teals at drs. 1.40*

	EXPORTS.		T.	M.	C.	C.	CENTS.
1	Alum	per 100 ctys	0	1	0	0	.14
2	Anniseed (star)		0	5	0	0	.70
	ditto Oil		5	0	0	0	6.94
3	Arsenic		0	7	5	0	1.04
4	Bangles (glass armlets)		0	0	0	0	.70
5	Bamboo screens, and bambooware all kinds.		0	2	0	0	.28
6	Brass leaf.		1	5	0	0	2.10
7	Building Materials, duty free						
8	Bone and hornware	per 100 ctys	1	0	0	0	1.40
9	Camphor		1	5	0	0	2.10
10	Canes of all kinds	per 1000 . .	0	5	0	0	0.70
11	Capoor Cutchery	per 100 ctys .	0	5	0	0	0.42
12	Cassia	do	0	7	5	0	1.04
	do buds	do	1	0	0	0	1.40
	do oil	do	5	0	0	0	6.94
13	China root	do	0	2	0	0	0.28
14	Chinaware, all kinds . . .	do	0	5	0	0	0.70
15	Clothes (ready made) . . .	do	0	5	0	0	0.70
16	Copper and pewterware, etc. . .		0	5	0	0	0.70
17	Corals (or false coral)		0	5	0	0	0.70
18	Crackers and fireworks, all kinds		0	7	5	0	1.04
19	Cubebs		1	5	0	0	2.10
20	Fans (as feather fans), etc. . .		1	0	0	0	1.40
21	Furniture of all kinds, — . . .		0	2	0	0	0.28
22	Galingal . . . . . . — . . .		0	1	0	0	0.14
23	Gamboge . . . . . . —		2	0	0	0	2.78
24	Glass and glassware of all kinds .		0	5	0	0	0.70
25	Glass beads . . . . . — . . .		0	5	0	0	0.70
26	Glue (as fish glue, etc.) . . .		0	5	0	0	0.70
27	Grass-cloth (all kinds)		1	0	0	0	1.40
28	Hartall		0	5	0	0	0.70
29	Ivory-ware (all kinds)		5	0	0	0	6.94
30	Kittysols (or paper umbrellas). .		0	5	0	0	0.70

*) Le *Dollar* en usage dans le commerce de la Chine vaut 5 Francs 33 Centimes. Le *Picul*, poids chinois est égal à 62 Kilo-

Tarif de douanes pour le commerce extérieur avec la Chine, adopté par le gouvernement chinois et applicable à tous les peuples qui voudront venir faire le commerce en Chine *). 1843

Droits à l'exportation.

			fr.	c.
1	Alun	le picul de 62 kilog.	0	74
2	Anis étoilé		3	73
	Essence d'anies		36	99
3	Arsenic		5	54
3	Bangles		3	73
5	Nattes de bambou et ouvrages de bambou de toutes sortes		1	49
6	Cuivre en feuilles		11	19
7	Matériaux de construction	francs de droit		
8	Ouvrages d'os et de corne		7	46
9	Camphre		11	19
10	Joncs de toute espèce	le mille	3	73
11	Capoor cutchery	le picul	2	13
12	Cassia lignea		5	54
	Do graines		7	46
	Do essence		36	99
13	Racine de la Chine		1	49
14	Porcelaines de toute espèce		3	73
15	Habits confectionnés		3	73
16	Vases de cuivre et d'étain		3	73
17	Corail (faux)		3	73
18	Pièces d'artifice		5	54
19	Cubèbe		11	19
20	Ecrans (tels qu'en plumes, etc.)		7	46
21	Meubles de toute espèce		1	49
22	Galangal (racine)		0	74
23	Gamboge		13	81
24	Verre et ouvrages en verre		3	73
25	Grains de verroterie		3	73
26	Colle (telle que colle de poisson, etc.)		3	73
27	Tissus végétaux de toutes sortes		7	46
28	Hartall		3	73
29	Ouvrages en ivoire de toutes sortes		36	99
30	Kitlysols ou parasols en papiers		3	73

grammes et demi en France et se divise en 100 *Cattys* qui valent par conséquent chacun 625 grammes et enfin le *chang*, mesure de longueur, équivaut à 3 mètres 658 millimètres.

1843	31	Lackeredware (all kinds)	1	0	0	0	1.40
	32	Lead (white lead)	0	2	5	0	0.35
	33	Lead (red lead)	0	5	0	0	0.70
	34	Marble slabs	0	2	0	0	0.28
	35	Mats (straw, ratten and bamboo), etc., etc.	0	2	0	0	0.28
	36	Mother o Pearl-ware	1	0	0	0	1.40
	37	Musk, per satty	0	1	0	0	0.70
	38	Nankeens and cotten cloths of all kinds, per 100 catties	1	0	0	0	1.40
	39	Pictures, viz., large paintings, each	0	1	0	0	0.14
		Rice paper pictures, per 100 .	0	1	0	0	0.14
	40	Paper fans, per 100 catties . .	0	5	0	0	0.70
	41	Paper of all kinds	0	5	0	0	0.70
	42	Pearls (*i. e.* false pearls) . . .	0	5	0	0	0.70
	43	Preserves and sweetmeats of all kinds	0	5	0	0	0.70
	44	Ratten work of all kinds . . .	0	2	0	0	0.28
	45	Rhubarb	1	0	0	0	1.40
	46	Silk (raw) whether Chekeang, Canton, or elsewhere, all kinds .	10	0	0	0	13.89
		Coarse or refuse silks	2	5	0	0	3.47
		Orgazine, all kinds	10	0	0	0	13.89
		Ribbons, thread, etc.	10	0	0	0	13.89
		Silk piece goods of all kinds, as vets, satins, pongees, crapes, velsilks, lutestrings, etc., etc. . . .	12	0	0	0	16.67
		(N. B. The additional duty of so much per piece hitherto levied to be henceforth abolished.)					
	47	Silk and cotton mixtures, silk and woollen mixtures, and goods of such class, per 100 catties . .	3	0	0	0	4.17
	48	Shoes and boots, leather, satin, or otherwise, do.	0	2	0	0	0.28
	49	Sandalwoodware, do.	1	0	0	0	1.40
	50	Soy	0	4	0	0	0.50
	51	Silver and Goldware	10	0	0	0	13.89
	52	Sugar white and brown . . .	0	2	5	0	0.35
	53	Sugar Candy of all kinds . . .	0	3	5	0	0.49
	54	Tin Foil	0	5	0	0	0.70
	55	Tea	0	2	5	0	0.47
	56	Tobacco of all kinds	0	2	0	0	0.28
	57	Turmeric	0	2	0	0	0.28

31	Ouvrages laqués de toutes sortes		7	46	1843
32	Plomb (blanc)		1	85	
33	Do (rouge)		3	73	
34	Marbre débité en plaques		1	49	
35	Nattes, paille, rattan, bambous, etc.		1	49	
36	Ouvrages en nacre de perle		7	46	
37	Musc	le catty de 625 grammes	3	73	
38	Nankins et tissus de coton de toutes sortes,	le picul	7	46	
39	Peintures (grandes)	la pièce	0	74	
	Peintures sur papier de riz	le cent	0	74	
40	Eventails en papier	le picul	3	73	
41	Papiers de toutes sortes		3.	73	
42	Perles (fausses)		3	73	
43	Conserves et confitures de toutes sortes		3	73	
44	Ouvrages en rattans, de toutes sortes		1	49	
45	Rhubarbe		7	46	
46	Soie brute du Chekiang, de Canton ou de toute autre provenance		73	3	
	Soie de qualité inférieure ou de rebut		18	49	
	Organsins de toutes sortes		73	3	
	Rubans, fils, etc., de soie		73	3	
	Tissus de soie de toutes sortes, telles que soieries et satins unis et brochés, velours, crêpes, passementerie, etc.		88	85	
	N. B. Le droit additionnel de tant par pièce qui était perçu jusqu'ici est désormais aboli.				
47	Tissus de soie et coton, de soie et laine mêlées, et autres semblables		22	22	
48	Souliers et bottes en cuir, en satin et autres		1	49	
49	Ouvrages en bois de santal		7	46	
50	Soy (épice)		2	98	
51	Ouvrages d'or et d'argent		73	3	
52	Sucre blanc et brun		1	86	
53	Sucres candis de toutes sortes		2	60	
54	Refus d'étain		3	73	
55	Thés de toutes sortes		18	49	
56	Tabacs de toutes sortes		1	49	
57	Curcuma		1	49	

			T.	M.	C.	C.	Cents.
1843	58	Tortoiseshell-ware	10	0	0	0	13.89
	59	Trunks (of leather)	0	2	0	0	0.28
	60	Treasure (i. e., coin of all kinds) free.					
	61	Vermillon	3	0	0	0	4.17

Articles unenumerated to pay 5 per cent., ad valorem.

	Imports.	T.	M.	C.	C.	Cents.
1	Assafoetida per 100 catties .	1	0	0	0	1.40
2	Bees'-wax . . . . . . „ . . .	1	0	0	0	1.40
3	Betelnut . . . . „ . . .	0	1	5	0	0.21
4	Bicho de mar, 1st quality or black	0	8	0	0	1.12
	2d quality or white „ . . .	0	2	0	0	0.28
5	Birds' Nests, 1st quality or clean	5	0	0	0	6.94
	2d quality or good mid. „ . . .	2	5	0	0	3.47
	3d quality or uncleaned „ . . .	0	5	0	0	0.70
6	Camphor (Malay), 1st quality or clean per catty . . .	1	0	0	0	1.40
	2d quality or refuse „	0	5	0	0	0.70
7	Cloves, 1st quality or picked, per 100 catties	1	5	0	0	2.10
	2d quality or mother cloves „ .	0	5	0	0	0.70
8	Clocks, watches, spy-glasses, all kinds of writing-desks, dressing-boxes, cutlery, perfumery, etc., 5 per cent., ad valorem.					
9	Canvas, 30 to 40 yards long, 24 to 34 inches wide, per piece .	0	5	0	0	0.70
10	Cochineal, per 100 catties . . .	5	0	0	0	6.95
11	Cornelians, per 100 stones . . .	0	5	0	0	0.70
	“ Beads, per 100 ctys .	10	0	0	0	13.89
12	Cotton, per piece	0	1	5	0	0.21
13	Cotton Manufactures, viz. Long-cloths, white, 30 to 40 yds long; 30 to 36 inches wide per piece.	0	1	5	0	0.21
	Cambrics and Muslins, 20 to 24 yds long, 41 to 46 inches wide, per piece	0	1	5	0	0.21
	Grey ou unbleached Cotton, viz. Long-cloths, domestics, etc. etc. 30 to 40 yards long, 28 to 40 inches wide per piece	0	1	0	0	0.14
	Grey-twilled cottons, 30 a 40 yards, 28 a 40 inches, per piece. . .	0	1	0	0	0.14

58	Ouvrages en écaille		73	3
59	Malles (de cuir)		1	49
60	Espèces d'or, d'argent et autres	francs de droit		
61	Vermillon		22	22

1843

Les articles non dénommés dans ce tarif paieront un droit *ad valorem* de 5 pour 100.

Droits à l'importation.

1	Assafoetida	le picul	7	46
2	Cire		7	46
3	Noix de betel		1	11
4	Biche de mer, 1re qualité ou noire		5	96
	Do 2e qualité ou blanche		1	49
5	Nids d'oiseaux, 1re qualité		36	99
	Do 2e qualité		18	49
	Do 3e qualité		3	73
6	Camphre (Malais), 1re qualité ou purifié, le catty de 625 grammes		7	46
	Do 2e qualité		3	73
7	Girofle, 1re qualité (clous)	le picul	11	19
	Do 2e qualité (cosses)		3	73

8 Montres, pendules, lunettes, nécessaires de toilette, de bureau, coutellerie, parfumerie, etc., etc., 5 pour 100 de la valeur.

9	Toiles de chanvre de 30 à 40 yards de long sur 24 à 31 pouces de large	la pièce	3	73
10	Cochenille	le picul	36	99
11	Cornaline	le cent	3	73
	Do en grains ouvrés	le picul	73	3
12	Coton en laine		3	98
13	Tissus de coton, blancs, de 30 à 40 yards de long sur 30 à 36 pouces de large,	la pièce	1	11
	Batistes et mousselines de 20 à 24 yards de long sur 41 à 46 pouces de large,	la pièce	1	11
	Tissus simples et croisés de coton écru de 30 à 40 yards de long sur 28 à 40 pouces de large		1	74
	Indiennes et toiles peintes de toutes sortes, de 24 à 30 yards de long sur 26 à 31 pouces de large		1	49
	Mouchoirs de 1 yard carré	chaque	0	11
	Do au-dessous de 1 yard carré	„	0	7

1843	Chintz, and prints of all binds, 24 a 30 yds long, 26 a 31 inches wide, per piece	0 2 0 0	0.28
	Handkerchiefs, under 1 yd square, each	0 1 0 0	0.2¾
	Ditto over one yard square . .	0 1 5 0	0.2⅛
	Gingham, pulicats, dyed cottons, velveteens, silk and cotton mixtures, woollen and cotton mixtures, and all kinds of fancy goods not in current consumption, 5 per cent. ad valorem.		
14	Cotton yarn and cotten thread, per 100 catties	1 0 0 0	1.40
15	Cow Bezoar, per catty	1 0 0 0	1.40
16	Cutch, per 100 catties	0 3 0 0	0.42
17	Elephants' teeth		
	1st quality, whole	4 0 0 0	5.55
	2d quality, brocken	2 0 0 0	2.78
18	Fish maws	1 5 0 0	2.10
19	Flints	0 0 5 0	0.07
20	Glass, Glassware and Christalware of all kinds, 5 per cent. ad valorem.		
21	Gambier . . . per 100 catties	0 1 5 0	0.21
22	Ginseng, 1st quality —	38 0 0 0	52.77
	2d or refuse —	5 9 0 0	4.86
23	Gold and Silver Thread.		
	1st quality, or real, per catty .	1 3 0 0	0.18
	2d quality or imit. — . .	0 0 3 0	0.04
24	Gums, Benjamin, per 100 cattys.	1 0 0 0	1.40
	Olibanum . . . . . —	0 5 0 0	0.70
	Myrrh . . . . . . —	0 5 0 0	0.70
	Gums, unenumerated, 10 per cent. ad valorem.		
25	Horns, buffalo and bullocks, per 100 ctys.	2 0 0 0	2.78
26	Horns, unicorns, or rhinoceros .	3 0 0 0	4.17
27	Linen, fine, as Irish or Scotch, 20 a 30 yards long, 29 a 37 inches wide, per piece	0 5 0 0	0.70
	Coarse linens, or linen, or cotton mixtures, silk, and linen mixtures, etc. 5 per cent. ad valorem.		

Guingams, palicates, cotons teints, velours, tissus de soie et coton, de laine et coton mêlés, et toutes étoffes de fantaisie qui ne sont pas dans la consommation ordinaire, 5 p. c. *ad valorem*. 1843

14	Fils de coton de toutes sortes		7	46
15	Bezoard	le catty	7	46
16	Cutch	le picul	2	13
17	Dents d'éléphans, 1re qualité (entières)		29	58
	Do 2e qualité (en morceaux)		13	81
18	Fanons de baleine		11	19
19	Cristal		0	37
20	Ouvrages en verre et en cristal de toutes sortes, 5 p. c. *ad valorem*.			
21	Gambier		1	11
22	Ginseng (racine) 1re qualité		280	26
	Do 2e qualité ou rebut		25	90
23	Fils d'or et d'argent, 1re qualité ou purs, le	catty	0	95
	Do 2e qualité ou imitation		0	21
24	Résines de Benjoin	le picul	7	46
	Do Oliban		3	73
	Do Myrrhe		3	73
	Les gommes non dénommées, 10 p. c. *ad val.*			
25	Corne de boeuf et de buffle		13	81
26	Corne de rhinocéros		22	22
27	Tissus de lin fins, tels que toiles d'Irlande et d'Ecosse de 20 à 30 yards de long sur 29 à 37 pouces de large	la pièce	3	73
	Autres tissus de lin, de lin et soie mêlés, de lin et coton, etc., 5 p. 100 *ad valorem*.			

1843	28	Mace, or flower of nutmegs, per 100 catties	1 0 0 0	1.40
	29	Mother o' pearl shells, ditto	0 2 0 0	0.28
	30	Metals, viz.: —		
		Copper, unmanufactured, as in pigs, ditto	1 0 0 0	1.40
		—— manufactured, as in sheets, rods, etc., ditto	1 5 0 0	2.10
		Iron, unmanufactured, as in pigs	0 1 0 0	0.14
		—— manufactured, as in bars rods, etc. do.	1 5 0 0	0.21
		Lead, in pigs or manufactured	0 4 0 0	0.56
		Quicksilver, do.	3 0 0 0	4.17
		Steel, manufactured do.	0 4 0 0	0.56
		Tin, do.	1 0 0 0	0.40
		Tin plates, do	0 4 0 0	0.56
		Unenumerated metals 10 per cent. ad valorem.		
	31	Nutmegs, first quality, or cleaned, do	2 0 0 0	2.78
	32	—— second, uncleaned, do	1 0 0 0	1.40
	32	Pepper, do	0 4 0 0	0.56
	33	Putchuck, do.	0 7 5 0	1.04
	34	Rattans, do.	0 2 0 0	0.28
	35	Rice, Paddy, and Grain of all kinds duty free.		
	36	Rose Maloes	1 0 0 0	1.40
	37	Saltpetre (to be sold only to government agents)	0 3 0 0	0.42
	38	Sharks' fins, first quality or white	1 0 0 0	1.40
		———, second or black	0 5 0 0	0.70
	39	Skins and furs, viz.: — Cow and ox hides tanned or untanned	0 5 0 0	0.70
		Sea Otter skins, each	1 5 0 0	2.10
		Fox skins, large	0 1 5 0	0.21
		— small	0 0 7 5	0.10
		Tiger, Leopard, Marten	0 1 5 0	0.21
		Land Otter, Racoon, Sharkskins per 100	2 0 0 0	1.78
		Beaver skins —	5 0 0 0	6.94
		Hare, Rabin, Ermine —	0 5 0 0	0.70
	40	Smalts, per 100 catties	4 0 0 0	4.65
	41	Soap	0 5 0 0	0.70
	42	Stock fish, etc.	0 4 0 0	0.56

28	Mace ou fleur de muscade . . . . le picul	7	46 1843
29	Nacre de perle	1	49
30	Métaux.—Cuivre en saumons	7	46
	En feuille, en barres et ouvré .	11	19
	Fonte en gueuse	0	74
	Fer en barres, étiré et ouvré .	1	11
	Plomb en saumon et ouvré . .	2	98
	Mercure	22	22
	Acier brut	2	98
	Etain	7	44
	Vaisselle d'étain	2	98
	Les métaux non dénommés, 10 p. 100 *ad-valorem.*		
31	Muscade, 1re qualité	13	81
	Do 2e qualité	7	46
32	Poivre	2	98
33	Putchuck (*costus arabicus*)	5	54
34	Rattans	1	49
35	Riz de grains de toutes sortes, francs de droits		
36	Rose maloës	7	46
37	Salpêtre (ne peut être vendu qu'aux agens du gouvernement)	2	13
38	Ailerons de requins, 1re qualité ou blancs	7	46
	Do 2e qualité ou noirs .	3	73
39	Peaux et fourrures:		
	Do de boeuf ou de vache, tannées ou non tannées . . chaque	3	73
	Do de loutre marine	11	19
	Do de renard, grandes	1	11
	do petites	0	53
	Do de tigre, de léopard, de martre	1	11
	Do de loutre de terre, de requin, le cent	13	81
	Do de castor	36	99
	Do de lièvre, de lapin, d'hermine	3	73
40	Emaux . . . . le picul	29	58
41	Savon	3	73
42	Morue, etc.	2	98

1843 43 Seahorse teeth	2	0	0	0	2.78
44 Treasure and money of all kinds, free					
45 Wine, Beer, Spirits, etc.					
in quart bottles per 100 bottles	1	0	0	0	1.40
in pint bottles	0	5	0	0	0.70
in cask, per 100 catties . . .	0	5	0	0	0.70
46 Woods, viz., Ebony	0	1	5	0	0.21
Sandal wood	0	5	0	0	0.70
Sapan wood	0	1	0	0	0.14
Unenumerated wood, 10 per cent. ad valorem.					
47 Woollen Manufactures, viz.:					
Broad cloths, Spanish Stripes, Habit cloths, etc., 51 a 64 inches wide per chang of 141 inches	1	5	0	0	0.21
Longells, Cassimere, Flannels, and narrow cloths of this description, per clang of 141 inches	0	0	7	0	0.9¾
Blankets of all kinds, each . . .	0	1	0	0	0.14
Dutch camlets, per chang of 141 inches	0	1	5	0	0.21
Camlets per chang of ditto . . .	0	0	7	0	0.9¾
Imitation do., bombazette, etc., do.,	0	0	3	5	0.05
Bunting (narrow) per do	0	0	1	5	0.02
Unenumerated woollen goods, or silk and woollen, cotton and woollen mixtures, etc., 5 per cent. ad valorem					
48 Woollen Yarn, per 100 catties	3	0	0	0	4.17

Articles unenumerated in this tariff, 5 per cent. ad valorem.

Observations of the Hong Kong Gazette upon the Tarif for the Trade with China.

At the first perusal of the new Chinese Tariff, we had only time to insert a brief commendation upon it. After more attentively examining it, we see no reason to alter the opinion we then expressed. We will glance at some admirable peculiarities in this document, in which it contrasts advantageously with most of the existing tariffs. We do not see, as is ordinarily the case, a scale of duties, part of which are imposed for pro-

43	Dents d'hippopotame	13	81
44	Espèces d'or, d'argent, etc. . franches de droits.		
45	Vins, bière, alcools, etc., en bouteilles d'un quart de gallon (1 litre 13 centilitres) . . . . . le cent	7	46
	Do en bouteilles d'une pinte . .	3	73
	Do en fûts (56 contilitres) le picul	3	73
46	Bois d'ébène	1	11
	Do de santal	3	73
	Do de sapan	0	74
	Les bois non dénommés, 1 p. c. *ad valorem.*		
47	Tissus de laine, draps de toutes sortes et de 56 à 64 pouces de large le chang long de 3 m. 658 mill	1	11
	Cachemiriennes, flanelles et autres tissus étroits des mêmes sortes	0	51
	Couvertures de toutes sortes . . . chaque	0	74
	Camelots de Hollande . . . . . . le chang	1	11
	Camelots	0	51
	Imitation de camelots, bombasins	0	21
	Etamine (étroite)	10	½
	Les tissus de laine non dénommés, ou de soie et laine, de coton et laine mêles, etc, 5 p. c. *ad valorem.*		
48	Fils de laine . . . . le picul	22	22
	Les articles non dénommés dans ce tarif, 5 p. c. *ad valorem.*		

1843

---

tective objets, and part for revenue purposes. In framing the Chinese Tariff, reference has been had to vital truths and general principles, as educed by the soundest philosoph of political and social economy. The congruity and unity of its purpose, the coherence of its parts, and its simplicity as a whole, render this strikingly apparent. It is soul-gladdening to perceive that the selfish influences of western civilisation are as yet unknown to the commercial legislation of China. Here we have no attempt to bolster up oligarchic interests, nor sickly manufactures, the reckless disregard of the claims of millions for the sake of a few. Then, as to its simplicity, it contains only forty-eight items. Our own Tariff, before its revision by Sir Robert Peel, specifically taxed eleven hundred and fifty-two articles.

1843 We are pleased to see that our recommendation of assimilating, if possible, the new Chinese to the Prussian Tariff has been pursued. In both, the principle has been to charge 10 per cent. as a maximum duty; in both, the assessments are few. In the Prussian, 43; in the Chinese, 48; and in each the unit of charge (*les unités sur lesquelles portent les droits*, as the French say in their Tariff) is weight, except that in the Chinese the elements of number and value are, in a few case, judiciously substituted, but only where strict adherence to the Prussian system would have operated disadvantageously to British interests. It is almost to be wished that China had stipulated for a general diminution of the duties we now levy on her products, or some equivalent concession on herstaple, tea. But her contempt of foreign relations and international communication forebade such requirements from us. The publication at home of the Chinese tariff will diffuse the liveliest satisfaction. The free trader will exult in the practical adoption of the true principles of political economy by one-third of the human race in its commercial relations with the other two-thirds. It must not be disguised that the Chinese tariffs will be cavilled at, from the absence of any mention of an article (opium) which constitutes in value nearly one-half of the British trade with China. Again, the non-introduction of the bonding system at the five ports will be deemed objectionable, as it would appear by the "Regulations" that British goods, if unsaleable at Canton and re-exported to Shanghai, would, after paying the import duty at Canton, be still liable to pay an export duty, and yet there would be no exemption from paying the same dues over again at Shanghai. If this be so, it is obviously detrimental to that free circulation of commodities so much to be desired. However admirable may be the principles of the tariff, we must ourselves admit that the arrangement and details might have been considerably improved *). The very great

*) That this is no random assertion, we will select one of the staple exports of China (silk), article No. 46 of the tariff. Instead of "silk, whether from Chekeang, Canton, or elsewhere, of all kinds," silk, raw, would have sufficed, as in the European tariffs. Instead of coarse (which may be as valuable as the very finest, but is placed at the low duty), it would have been better

satisfaction we feel at the publication of a tariff so eminently commendable in principle, so greatly beneficial to British interests, and so highly honourable to its able negotiator, quite indisposes us to do other than merely allude to defects of detail, and then only in the confident hope that it may not yet be too late to remove all that is obnoxious to just criticism. With an utter want of faith in the sincerity of the Court of Pekin, for reasons we need not now reiterate, we have yet every confidence in the maintenance of existing friendly relations so long as his Excellency remains in China. It is certain, we think, that the value of his Excellency's services to his country will be so far appreciated by the Home Government that the same honours at least which were accorded to the conqueror of Ghuznee will be bestowed on the negotiator of the treaty of Nankin. It would appear by it very unlikely that any of the five ports but Canton will be open before three months from this date. The inconvenience, if not impracticability, of carrying out some of the ,Regulations' will be found out, we think, in practice. 1843

Lettre écrite sur les lieux par une personne qui y réside depuis long-temps et à qui toutes les questions concernant la Chine sont familières, publiée par le Journal des Débats au mois d'Octobre 1843.

Hong-Kong, 31 juillet 1843.

L'ouverture des ports de la Chine et des relations avec un peuple innombrable, commerçant, industrieux, consommateur, et cette ouverture realisée par un tarif

---

to say waste or refuse of silk. So manufactures of silk would have comprehended "ribbons," indeed, all kinds of broad and narrow goods, and there would have been one short item, instead of three paragraphs as now. Again, the item of, "organzine, all kinds," is a mistake, or a mistranslation of the Chinese term; it should have been thrown silk (*les soies ouvrées* of the French), which expresses the articles intended. The most searching inquiry for years past has satisfied us that organzine is not made in China, and, of course, is unknown, which thrown silk is not, to British commerce in this part of the world. — Editor of Hong Kong Gazette.

1843 libéral, c'est là, il faut en convenir, un évènement important pour le commerce du monde. Pour l'industrie anglaise, accoutumée comme elle l'est à déborder par tous les nouveaux débouchés offerts au commerce, cet évènement sera peut-être dans le principe la source de déceptions, et de déceptions cruelles; mais le mal ne sera que passager, et le bien sera durable. Pour la France, pour ses tissus de laine et de coton, pour ses vins, pour son horlogerie, etc., etc., le commerce de la Chine présente desormais des chances favorables. Jusqu'à présent, c'est tout au plus si l'on voyait chaque année un bâtiment sous pavillon français entrer dans le port de Canton; c'était le hasard qui semblait l'y avoir amené; on aurait dit que le commerce français ne songeait à la Chine que par accident; mais aujourd'hui une agence d'une maison respectable établie à Hong-Kong, s'y instruisant du goût des consommateurs pour diriger les importations en conséquence, y ferait indubitablement de brillantes affaires en même tems qu'elle rendrait service à l'industrie française.

Le traité de commerce et le tarif qui en est la conséquence n'ont pas touché à la question épineuse de l'opium; sa solution dépend exclusivement des autorités chinoises. A en croire les personnes ordinairement le mieux informées, le gouvernement anglais est decidé à empêcher ce trafic par les moyens les plus rigoureux. Cependant, comme le gouvernement anglais ne peut avoir action que sur ses sujets, réussît-il à interdire la contrebande de l'opium par les siens, le gouvernement chinois ne s'en trouverait pas beaucoup plus avancé. L'importation tomberait alors dans les mains des contrebandiers portugais, américains, espagnols. Il semble plus raisonnable de croire que, puisque toutes les mesures, même les plus violentes, n'ont pu conduire au but qu'on s'était proposé, le gouvernement chinois finira par legaliser le commerce de l'opium. D'ailleurs le véritable mal résultait plutôt des luttes des contrebandiers contre les représentans de l'autorité que de l'usage de l'opium par les Chinois, ou de son influence délétère sur la constitution humaine. Aucun point accessible de la Chine, aucune agglomération de ses habitans ne m'a montré un seul exemple de ces consequences effrayantes que les écrivains européens ont trop souvent attribuées à l'usage de l'opium.

La nouvelle colonie de Hong-Kong est dans ce moment sur la voie d'une prospérité sans exemple. A peine si cette île, jadis aride et inhabitée, vient d'être cédée aux Anglais, et déjà on y voit une ville, Victoria-Town, avec 10,000 habitans chinois et plusieurs milliers d'habitans européens, indous, malais, etc. Le long du rivage s'étendent des maisons qui, pour la solidité, l'élégance, la richesse, rivalisent avec celles de la vieille Europe; partout des constructions qui se terminent ou se commencent, des routes qui se percent, et en même tems le bas prix de la main-d'oeuvre permet d'espérer l'achèvement de tout ce qu'on entreprend ou même qu'on projette. 1843

L'établissement de cette colonie à la porte de la Chine ne peut manquer d'exercer une influence considérable sur les destinées de cet empire. La protection et les bénéfices du droit civil dont jouissent les Chinois établis dans la colonie commencent à tempérer merveilleusement leurs prejugés contre les étrangers et les habituent peu à peu à comprendre les avantages que les peuples retirent du progrès des arts et de l'industrie. Déjà les autorités chinoises ont fait l'acquisition de plusieurs bâtimens marchands pour servir de modèle aux constructions de leur nouvelle marine, et elles recherchent tout ce qui peut les éclairer sur le moyen d'introduire dans leur pays les plus remarquables de nos inventions européennes.

Avec cet esprit curieux, éveillé, actif, qui caractérise le peuple chinois, avec cette persévérance qu'il montre dans ses projets, on est surpris de l'ignorance et de l'infériorité où il vivait avant l'invasion des Anglais.

1843

38.

Correspondance échangée entre les gouvernemens de France et d'Angleterre au sujet de l'établissement du protectorat français à Taïti.

M. Addington à sir John Barrow.

Foreign-Office, le 11 juillet 1843.

Par suite du changement survenu dans les affaires dans le Pacifique, occasionné par l'établissement du protectorat des Français sur les îles de la Société, lord Aberdeen désire que des instructions soient expédiées sans délai au commandant des forces navales de S. M. dans le Pacifique, dans le but de lui exposer les vues et intentions actuelles du gouvernement de la Reine, auxquelles ce nouvel état de choses a donné lieu, et de le mettre à même de régler là-dessus sa conduite.

Bien que le gouvernement de la Reine n'ait pas reconnu le droit de la France d'assumer et d'exercer un droit de protectorat sur les îles de la Société, il ne prétend pas mettre ce droit en question. Il résulterait certainement de divers rapports reçus par le gouvernement de la Reine, au sujet des démarches qui ont eu pour résultat l'abandon fait par la Reine de Taïti d'une partie de son autorité souveraine à l'amiral français Dupetit-Thouars, que cette cession a été due en partie à l'intrigue et en partie à l'intimidation. Néanmoins la capitulation a été faite volontairement par la Reine Pomaré, et dûment accomplie par elle, à quelque impulsion qu'elle ait obéi.

Le gouvernement de la Reine croit donc qu'indépendemment d'autres considérations, il n'y a pas de motifs suffisans, sous le rapport de l'absence des formes, pour contester la validité de la cession, nonobstant les dispositions favorables dans lesquelles peut se trouver et se trouve le gouvernement de S. M. vis-à-vis de la Reine Pomaré, et quel que puisse être son regret de la voir réduite à se soumettre à une puissance étrangère. Conformément à cette opinion, dans les communications qui ont eu lieu entre les gouvernemens de France et d'Angleterre au sujet des îles de la Société, depuis la

première nouvelle de l'établissement partiel de la souveraineté des Français, le gouvernement de la Reine n'a élevé aucune question sur le droit en vertu duquel la France avait pris cette souveraineté. Tout ce que l'on a fait s'est borné à demander que les sujets anglais dans ces îles ne fussent pas inquiétés, et à obtenir du gouvernement français l'assurance positive qu'une protection égale serait accordée aux missionnaires protestans et catholiques romains établis dans ces îles. 1843

Le gouvernement de S. M. désire donc qu'aucune difficulté ne soit faite par les commandans des forces navales de S. M. qui pourront visiter les îles de la Société, sur le salut à donner au pavillon qui a été introduit par l'amiral de France, et qu'aucune dispute ne s'élève quant aux droits des Français d'exercer l'autorité dans ces îles conjointement avec la souveraine. Le consul de la Reine d'Angleterre à Taïti recevra l'ordre de surveiller de très près la conduite des autorités françaises vis-à-vis des missionaires protestans, et la liberté du culte religieux dont jouissaient les sujets anglais établis dans les îles de la Société; il devra faire au gouvernement de S. M. son rapport sur toute deviation qui pourrait survenir de la ligne que le gouvernement français s'est solennellement engagé à suivre vis-à-vis des sujets anglais, quant à ces points, Lord Aberdeen croit indispensable, dans l'état actuel des affaires, que les vaisseaux de guerre de S. M. fassent de plus fréquens voyages aux îles de la Société, afin d'entretenir dans les esprits du gouvernement et des indigènes de ce pays le sentiment de respect qu'ils ont toujours été disposés à porter au pavillon anglais, et de soutenir, par des communications personnelles et constantes, l'influence que le nom et la réputation de l'Angleterre se sont acquise dans cette partie du monde.

M. le consul Pritchard au comte d'Aberdeen, reçu le 4 août.

Consulat anglais à Taïti, 13 mars 1843.

J'ai l'honneur d'instruire Votre Seigneurie que je suis arrivé à Taïti le 25 février à bord du vaisseau de S. M. la *Vindictive*. A mon arrivée, j'ai trouvé la Reine Pomaré à 8 milles environ de cette place, chassée de sa résidence ordinaire par les continuelles menaces de la part des Français de faire feu contre elle. Sous

1843 la protection du commodore Nicholas, sur le vaisseau de S. M. la *Vindictive*, la Reine Pomaré est rentrée dans sa résidence. Le commodore Nicholas et moi, nous nous sommes efforcés de conformer notre conduite aux promesses réitérées d'assistance et de protection données par le gouvernement anglais à la Reine Pomaré. Permettez-moi de renvoyer Votre Seigneurie à la lettre de M. Canning, en date du 3 mars 1827, au feu Roi de Taïti: "S. M. m'ordonne de vous dire que, bien que la coutume de l'Europe lui défende d'acquiescer à vos voeux sous ce rapport (il s'agissait d'arborer le pavillon anglais), il s'estimera heureux de donner à vous et à vos domaines toute la protection que peut accorder S. M. à un pouvoir ami, à une si grande distance de son royaume."

La dépêche de lord Palmerston, en date du 9 septembre 1841, est conçue dans le même sens. "Vous assurerez la Reine Pomaré que la Reine sera toujours prête à prendre en consideration toutes les représentations que voudra faire la Reine Pomaré. Elle sera charmée de donner la protection de ses bons offices à la Reine Pomaré dans tous les différends qui pourr*aient* survenir entre cette Reine et toute autre puissance. Les instructions données par Votre Seigneurie le 30 juillet 1842 répètent l'expression de ce même sentiment. A l'occasion de votre retour à votre poste à Taïti, il serait bon que vous pussiez prouver aux autorités exerçant le gouvernement dans ces îles, que le gouvernement de la Reine continue à prendre le même intérêt à leur prospérité. Votre Seigneurie comprendra que la Reine Pomaré est dans une situation vis-à-vis d'une autre puissance qui l'engage à demander à la Grande-Bretagne l'accomplissement des promesses de protection à elle faites de tems à autre.

Le comte d'Aberdeen à lord Cowley.

Foreign-Office, le 23 août 1843.

Le gouvernement de la Reine n'a pas l'intention de s'opposer au nouvel état de choses dans les îles de la Société. Déjà il a signifié à l'amirauté qu'il entendait qu'aucune question ne fût agitée quant au salut à donner au pavillon que l'amiral français a substitué à l'ancien pavillon taïtien.

Toutefois le gouvernement de S. M. serait pleinement

autorisé par la liaison ancienne et amicale qui a subsisté entre l'Angleterre et les îles de la Société, depuis leur première découverte par un navigateur anglais. Il se croit autorisé par la promesse de bons offices faite à ce peuple en diverses occasions par le gouvernement anglais, et par ce fait que les îles ont été converties et civilisées par des missionnaires anglais, à intercéder auprès du gouvernement français dans le but d'assurer à la malheureuse Reine de ces îles toute la liberté compatible avec les restrictions qu'elle s'est imposées, et surtout d'obtenir pour elle protection contre le rude traitement auquel elle a été soumise. Il faut espérer que le gouvernement français mettra un terme à tous ces actes à l'avenir. Un peuple comme le peuple français serait, nous en sommes bien persuadés, le dernier à exercer ou à tolérer une conduite insultante dans ce cas. 1843

Quant aux missionnaires anglais dans les îles de la Société, l'assurance déjà donnée au gouvernement de la Reine d'Angleterre par le gouvernement de France, que les missionnaires jouiront d'une entière liberté dans l'exercice de leurs fonctions religieuses, est une garantie suffisante que la liberté si solennellement déclarée sera assurée à ces estimables personnes; mais le gouvernement de S. M. britannique ne saurait admettre que l'inconduite d'un seul missionnaire pourrait justement invalider la garantie générale donnée par le gouvernement français ou l'autoriser à retirer au corps entier des missionnaires protestans la protection qu'il a promise si solennellement.

Le gouvernement de S. M. se croit tenu par toute considération d'honneur national et de justice de soutenir les missionnaires anglais dans les îles de la Société, et le gouvernement de S. M. britannique ne peut pas admettre que le récent changement qui a eu lieu dans le pays change ou affaiblisse cette obligation. Le conseil que le gouvernement anglais donnera constamment à ces hommes pieux et exemplaires sera de se soumettre paisiblement à l'ordre de choses établi dans ce pays, et d'exhorter la Reine et les chefs et sujets à agir avec la même prudence; mais le gouvernement de S. M. devra toujours regarder ces propagateurs de la doctrine protestante comme ayant droit à toute la protection qu'il sera au pouvoir de S. M. de leur don-

1843 ner. Votre Excellence communiquera cette dépêche à M. Guizot.

M. Guizot au comte de Rohan-Chabot. — Communiqué au comte d'Aberdeen le 23 septembre.

Paris, le 11 septembre 1843.

J'ai reçu la dépêche que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser le 21 août pour m'informer des explications qui avaient eu lieu entre vous et lord Aberdeen au sujet de Taïti. Lord Cowley, de son côté, m'a communiqué une dépêche que lord Aberdeen lui avait adressée à ce sujet le 25, et dont vous trouverez la copie incluse. Le cabinet de Londres réitère l'assurance qu'il n'a pas l'intention de mettre en question notre établissement dans ce pays; il nous annonce qu'il a donné des ordres pour qu'à l'avenir les navires anglais ne fassent aucune difficulté de saluer le pavillon substitué par l'amiral Dupetit-Thouars à l'ancien pavillon du gouvernement local. Ces déclarations sont entièrement satisfaisantes. Il est tout-à-fait inexact que nos plaintes contre le gouvernement de la Reine Pomaré aient été des prétextes frivoles mis en avant pour justifier la nécessité qui a amené sa soumission à l'autorité du Roi.

La conduite vexatoire du gouvernement vis-à-vis des sujets français, son inaptitude à maintenir l'ordre public, les inconvéniens qui en résultent pour tous les étrangers résidant à Taïti ou y venant, sont des faits notoires et évidens qui réclamaient impérieusement une intervention énergique. L'acquiescement du résident anglais et des missionnaires eux mêmes aux mesures prises par notre amiral ne laisse pas de doute à cet égard. Je joins les copies de leurs lettres. Les raisons qui ont amené la Reine Pomaré à demander le protectorat du Roi, au lieu de nous donner simplement la satisfaction qui était due, et l'influence que la désaffection et l'attitude menaçante des chefs indigènes ont exercée sur elle, sont des questions dont nous n'avons pas à nous occuper. Il nous suffit que, dans tout ce qui est arrivé, tout ait été aussi régulier dans la forme que juste et légal en principe. Si plus tard la Reine Pomaré, et peut-être certains chefs qui nous avaient sollicités, cédant à des conseils étrangers, ont semblé vouloir revenir sur leur acquiescement, on ne prétendra pas assurément que notre politique doive se plier à de tels

caprices. Le Roi a accepté le protectorat qui lui a été 1843
offert.

Nous avons envoyé les forces nécessaires pour assurer son exécution; nous maintiendrons cet état de choses auquel le gouvernement anglais a déclaré à diverses reprises n'avoir pas d'objections à faire. Je n'ai pas besoin d'ajouter qu'indépendamment de leur loyauté dans l'accomplissement des engagemens pris vis-à-vis de la Reine Pomaré, les autorités françaises la traiteront toujours avec le respect qui lui est dû. Voilà, monsieur, le veritable état des affaires. Quant aux inquiétudes de lord Aberdeen relativement à la future position des missionnaires protestans, les explications verbales que vous avez eues avec lui ne sauraient laisser matière à aucune inquietude. Nous convenons avec lord Aberdeen que les actes d'un seul missionnaire individuellement ne suffiraient pas pour avoir l'effet de priver ses frères du droit qu'ils ont de réclamer la protection du gouvernement du Roi. Lord Aberdeen pense comme nous que la profession de missionnaire ne doit pas mettre à l'abri d'un juste châtiment l'individu qui s'en ferait une arme pour s'attaquer à l'ordre établi par la violence ou par l'intrigue. La ferveur religieuse, même sincère, ne doit jamais et ne peut en aucun cas aujourd'hui servir de voile pour justifier et protéger des desseins criminels contre les gouvernemens.

P. S. Vous lirez cette dépêche à lord Aberdeen et vous lui en laisserez copie.

Le comte d'Aberdeen à M. le consul Pritchard.

Foreign-Office, le 25 septembre 1843.

J'ai reçu votre dépêche du 13 mars, par laquelle vous m'annoncez votre arrivée à Taïti sur le vaisseau d'état *la Vindictive.* Vous paraissez vous être complètement mépris sur les passages des lettres de M. Canning et de lord Palmerston que vous citez dans votre dépêche à l'appui du principe de l'intervention active de la Grande-Bretagne contre la France en faveur de la Reine Pomaré. Il résulte de la teneur intégrale de ces lettres que le gouvernement de S. M. britannique n'était pas disposé à intervenir activement en faveur de la souveraine des îles de la Société, bien qu'il lui offrît toute la protection et tous les bons offices qu'il pouvait convenablement lui donner en dehors de l'intervention ac-

1843 tive. Mais il ne faut pas supposer qu'au moment où il refusait de prendre les îles de la Société sous la protection de la couronne d'Angleterre, le gouvernement de S. M. eût l'idée de s'engager à interposer ses bons offices en faveur de la souveraine, de manière à s'exposer à la presque certitude d'une collision avec une puissance étrangère.

Le gouvernement de S. M. britannique déplore sincèrement le chagrin et l'humiliation dont a été l'objet la Reine Pomaré. De plus, il veut faire tout ce qui est en son pouvoir pour alléger sa malheureuse position; mais malheureusement la lettre dans laquelle elle a demandé la protection française a été signée spontanément par la Reine; et la convention qui a suivi a été également conclue et accomplie par la libre volonté de la Reine. En conséquence, quelque disposé que soit le gouvernement de S. M. brittannique à regretter la ligne de conduite par laquelle la Reine a été amenée à signer un acte aussi fatal a son indépendance, il se trouve privé, par l'acte volontaire et spontané de la Reine, de tout prétexte juste et plausible pour s'opposer à l'exercice du protectorat des Français.

Le gouvernement de S. M. britannique ne prétend donc soulever aucune question relative à l'exercice de ce pouvoir ou à la légitimité du nouveau pavillon que les Français ont jugé à propos de substituer à l'ancien drapeau taïtien. Mais le gouvernement de la Reine est dans la ferme intention de maintenir les droits des missionnaires anglais protestans à jouir d'une liberté entière et sans restriction dans l'exercice de leur attribution religieuse, y compris l'entière liberté de soutenir dans la chaire la vérité des dogmes protestans contre toutes personnes qui pourraient les combattre. Le gouvernement de S. M. se propose en outre, dans toutes les occasions convenables, d'intercéder autant que cela pourra convenir, auprès du gouvernement de France en faveur de la Reine de Taïti, afin d'obtenir pour elle protection contre un rude traitement, et de lui assurer, dans sa détresse, les adoucissemens qui pourront, du moins jusqu'à un certain point, l'indemniser de la perte de son indépendance.

Mais la Reine Pomaré ferait bien de se soumettre aux malheureuses circonstances que ses craintes personnelles et les intrigues de quelques-uns de ses chefs

corrompus lui ont attirées. La résistance à ceux qui 1843
ont pris les droits protecteurs sur elle, ne ferait qu'aggraver le malheur de sa position et lui attirer un traitement pire que celui qui lui a déjà été infligé. Vous saisirez donc toute occasion convenable de recommander cette prudente ligne de conduite à la Reine Pomaré, et vous l'assurerez en même tems que, bien que le gouvernement de la Reine soit empêché d'intervenir officiellement en sa faveur, il éprouve cependant pour elle une grande sympathie: et il ne manquera pas de travailler constamment, comme il l'a déjà fait, à adoucir sa position.

A l'égard des autorités françaises, vous observerez toujours la plus grande politesse dans vos rapports avec elles, et vous vous abstiendrez de tout acte, de toute parole qui pourraient être interprétés comme des offenses. Mais surtout vous aurez soin de ne vous servir devant la Reine et les chefs de l'île, dans vos rapports avec eux, d'aucune expression qui pourrait leur faire espérer l'appui du gouvernement de S. M. contre les Français.

En même tems, vous n'omettrez aucune occasion de leur faire bien comprendre, ainsi qu'aux missionnaires protestans, l'indispensable nécessité d'agir avec la plus grande circonspection dans la situation difficile où ils se trouvent placés. Vous surveillerez, avec la plus grande vigilance, les procédés des Français vis-à-vis de nos missionnaires, et vous ne manquerez pas de rapporter minutieusement au gouvernement de S. M. toutes les circonstances qui sur ce point vous sembleraient dignes d'attention. Le gouvernement de S. M. désire, en outre, que vous recommandiez à tous les officiers de marine de S. M. qui viendront aux îles de la Société, d'user d'une grande modération dans leur conduite envers les autorités françaises, autant que cela conviendra au maintien de la dignité de la couronne et à la protection des intérêts britanniques.

1843

39.

*Lettre adressée par le président des Etats-unis de l'Amérique à l'Empereur de la Chine, pour faire à celuici des ouvertures d'un traité de commerce. En date de Washington, le 12 Juillet 1843 *).*

A l'empereur de Chine. Moi, John Tyler, président des Etats-Unis d'Amérique, je vous envoie cette lettre signée de ma propre main. J'espère que votre santé est bonne. La Chine est un grand empire qui s'étend sur une grande partie du monde: les Chinois sont un peuple nombreux. Vous avez des millions et des millions de sujets. Les vingt-six Etats-Unis sont aussi grands que la Chine, bien que leur peuple soit moins nombreux. Le soleil levant éclaire dans les Etats-Unis des fleuves aussi grands et d'aussi grandes montagnes que chez vous.

Vos possessions s'étendent d'un grand Océan à l'autre; et à l'Est, la mer seule nous sépare de vos états. En nous embarquant à l'embouchure de nos grands fleuves, et en naviguant vers le soleil couchant, nous arrivons au Japon et dans la mer Jaune. Eh bien! je dis que les gouvernemens de deux aussi grandes nations doivent vivre en paix. Il convient, et le ciel désire qu'ils s'estiment et agissent conformément à la sagesse. C'est pourquoi j'envoie à votre cour Caleb-Cushing, un des hommes sages et instruits de notre pays. Aussitôt après son arrivée en Chine, il demandera des nouvelles de votre santé.

Il sera accompagné de secrétaires et d'interprètes. Les Chinois aiment à trafiquer avec notre peuple, et nous vendent du thé et de la soie, que nous échangeons contre de l'argent et autres articles. Mais si les Chinois et les Américains veulent trafiquer ensemble, il doit y avoir des règles, afin que ni vos lois ni les nôtres ne soient violées.

---

*) On croit en Amérique que ce document diplomatique d'un style curieux a été redigé par *M. D. Webster*, Secrétaire d'état.

Notre ambassadeur Caleb Cushing a plein pouvoir 1843
pour conclure un traité de commerce. Puisse ce traité être un traité juste; puisse l'équité ne souffrir ni d'un côté ni de l'autre. Puisse le peuple commercer, non seulement à Canton, mais encore à Amoy, Ningpo, Shanghai Tutschen-fou, et en tous les endroits qui seront trouvés favorables à l'échange des marchandises entre la Chine et les Etats-Unis, avec cette condition que les commerçans ne violent ni vos lois ni les nôtres.

Nous ne prendrons point parti pour les malfaiteurs; nous ne protégerons point ceux qui auront violé vos lois. C'est pourquoi nous ne doutons pas que l'arrivée de notre messager de paix et le contenu de cette lettre ne vous fassent plaisir, et que vos grands dignitaires, munis de vos pleins pouvoirs, ne concluent un traité avec lui pour la fixation des règles de commerce, afin que rien ne trouble la paix entre la Chine et les Etats-Unis. Puisse le traité être signé de votre main impériale. Il sera signé de la mienne, avec l'autorisation du sénat, notre grand conseil. Puisse donc votre santé être bonne, et puisse la paix régner entre nous.

Ecrit à Washington, le 12 juillet, l'an 1843 de notre Seigneur.

Votre bon ami, John Tyler.

40.

Circulaire du ministère des relations extérieures de l'Uruguay, aux consuls étrangers, relative à la fermeture du port de Buséo.

Montevideo, le 13 juillet 1843.

Monsieur, quelques navires, sous pavillon neutre, s'étant montrés sur la côte du *Buséo* à l'époque même où l'on a fait circuler un papier imprimé en forme de décret, expédié par don Manuel Oribe pour l'ouverture d'un port dans ce parage; le gouvernement de la république m'ordonne de vous diriger cette communication pour le maintien de ses propres droits, et aussi dans l'intérêt des neutres.

Les lois de la république défendent toute classe de

1843 commerce, soit d'importation, soit d'exportation, avec tous les points de sa côte qui ne sont pas déclarés ports.

Un semblable commerce est déclaré contrebande par ces mêmes lois, et puni comme tel.

Section IV. Art. 17. La constitution de l'Etat réserve, exprès et exclusivement à l'assemblée générale législative, la faculté d'ouvrir des ports au commerce et d'établir des douanes dans toute la république.

Le *Buséo* n'est, ni n'a jamais été port ouvert; par conséquent, tout commerce d'importation ou d'exportation qui se ferait par ce point serait une véritable contrebande.

Il n'existe au *Buséo*, ni dans ses environs, aucune classe d'habitation: *il n'y a qu'une armée étrangère qui assiége accidentellement la capitale*; par conséquent, tout commerce qui se ferait en cet endroit n'aurait pour objet unique et reconnu, que celui de pourvoir cette armée des articles d'habillement, d'armes, de munitions de guerre et de bouche dont elle manque, *et qu'elle ne peut se procurer par aucun autre point de la côte.*

Un semblable commerce est réputé, par le droit des gens, contrebande de guerre, fait perdre aux navires qui s'en occupent leur caractère de neutralité, et les convertit en ennemis déclarés de la république.

On ne peut opposer, à ces vérités, la supposée ouverture du *Buséo* que don Manuel Oribe prétend avoir faite par son décret du 10 du courant. Cet acte, attendu l'autorité dont il émane et l'objet auquel il se dirige, ne peut se considérer que comme une dérision, incapable de produire aucun effet légal ni sérieux.

Les agens étrangers accrédités, résidant près le gouvernement de la république, ne peuvent y reconnaître d'autres autorités que celle de ce même gouvernement, sans se dépouiller eux-mêmes, par ce fait, de leur investiture, et sans abdiquer leurs immunités.

Quand bien même, par une inexplicable contradiction de principes, ils voudraient reconnaître à Oribe le caractère insensé qu'il s'attribue, ils ne pourraient jamais lui reconnaître le droit d'ouvrir des ports, et d'établir des douanes, réservé exclusivement à l'assemblée générale par la constitution de la république.

Si l'autorité de qui émane le décret est évidemment illégale, l'objet pour lequel il a été expédié ne

l'est pas moins. Des faits, d'une incontestable évidence, 1843
démontrent qu'il n'est autre que de pourvoir l'armée ennemie de ce dont elle a besoin par le moyen d'introductions clandestines, et de donner un débouché aux productions du pays volées violemment à leurs propriétaires.

Personne ne soutiendra, sans blesser la vérité, que le commerce *d'importation* qu'on prétend faire par le *Buséo* sera destiné à pourvoir aux besoins des populations consommatrices. Il n'y en a aucune, comme on l'a déjà dit, aux environs de ce lieu. Il n'y a aucun chemin, menant à l'intérieur, par lequel on puisse conduire librement les marchandises introduites par le *Buséo*, étant, par conséquent, d'une évidence reconnue que les importations faites par ce point ne peuvent avoir d'autre objet que celui de pourvoir l'armée ennemie.

On ne peut nier non plus, sans contredire un fait notoire, qu'aucun propriétaire rural de la république n'a disposé de son bétail pendant les six derniers mois qui se sont écoulés depuis janvier, époque durant laquelle les forces de Buenos-Ayres, commandées par Oribe, envahirent le territoire de la république. Ceux qui le purent, transportèrent leurs cuirs à la capitale, et il n'y a personne qui puisse soutenir et croire qu'au campement de don Manuel Oribe, ou aux environs du *Buséo*, il existe des dépôts de cuirs, légalement acquis, appartenant à des particuliers. Tous les négocians de la capitale démentiraient unanimement quiconque aurait la hardiesse de soutenir une semblable chose.

Les cuirs qui s'y trouvent, comme tous ceux qu'Oribe a dessien d'exporter par le *Buséo*, proviennent par conséquent, et comme tout le monde le sait, des animaux enlevés aux propriétés des nationaux et étrangers, et des dépôts de cuirs dont il s'est emparé par force.

Le commerce *d'exportation* qu'on ferait par le *Buséo* ne serait donc autre chose qu'une spéculation honteuse, frauduleuse et contraire à tout droit, destinée à donner un débouché à des produits évidemment mal acquis, et dont l'inévitable résultat serait d'encourager le pillage en permettant les moyens d'exporter le fruit de la rapine et de la violence.

Cela devient plus évident encore dès qu'on observe l'impossibilité où se trouvent les propriétaires nationaux et étrangers de pouvoir reconnaître leurs marques re-

1843 spectives: ce qui est une des principales garanties que la loi leur accorde contre le vol et la fraude.

Le gouvernement ne croit pas qu'aucune nation civilisée, conservant la neutralité, puisse soutenir comme un commerce légal *d'importation* celui qui a pour objet de pourvoir de ce dont a besoin l'armée d'un belligérant, au préjudice de l'autre; ni comme un légitime commerce *d'exportation* celui qui a pour but d'extraire des effets qui ont été notoirement enlevés, par la violence, à leurs légitimes propriétaires. Le droit universel, la morale et la raison qui forment la base de ce droit, condamnent ouvertement un semblable trafic. Le gouvernement de la république, et tous les agens des nations dont les sujets possèdent des propriétés sur le territoire de l'Etat, sont également intéressés à l'empêcher; car tandis que les déprédateurs des propriétés rurales auront les moyens d'exporter le fruit de leur crime, ils continueront dans leur oeuvre de déprédation. Empêcher ce trafic, c'est détruire le principal appât du délit.

En conséquence, le gouvernement m'ordonne de vous dire:

1° Qu'il espère avec confiance que vous ne reconnaîtrez ni n'adhérerez, en aucune manière, à la supposée ouverture du port de *Buséo*.

Il espère également que vous prendrez, dans l'intérêt même de vos nationaux, et par respect pour les propriétés des citoyens de la république, toutes les mesures qui vous sont permises, en vertu du caractère dont vous êtes investi, pour empêcher que les navires de votre nation s'emploient en aucune classe de commerce d'importation ou d'exportation par le *Buséo*.

2° Qu'il désire que les marchands et armateurs sachent que le gouvernement traitera comme contrebandiers et comme ennemis, tous les navires et chargemens qu'il prendrait sur la côte du *Buséo*, avant et après leur déchargement, ou ceux qui, entrés en ce port ou en tout autre où l'autorité de la république est établie, seraient convaincus d'avoir fait le commerce audit lieu.

Exécutant ainsi les ordres du gouvernement, j'ai l'honneur, etc.

Signé: SANTIAGO VASQUEZ.

Réponse du consul de France à la circulaire précédente. 1843

Montevideo, le 19 juillet 1843.

Monsieur le ministre, j'ai reçu la lettre circulaire que votre excellence m'a fait l'honneur de m'adresser à la date du 13 de ce mois, relativement au commerce d'importation et d'exportation auquel des navires neutres se livreraient sur la côte de Buséo.

Dès que le gouvernement de la république ne permet pas de communiquer avec le Buséo, il ne m'appartient pas de délivrer des expéditions pour ce point.

Votre excellence voudra bien d'ailleurs être persuadée que je m'efforcerai toujours de conformer ma conduite aux principes du droit des gens et aux instructions de mon gouvernement, qui n'entend point mettre d'entraves à l'action et aux droits des belligérans dans la guerre actuelle.

Mais votre excellence remarquera en même temps, que les neutres ont des droits qui ne le cèdent en rien à ceux des belligérans. Ces droits sont consacrés par un long usage et consignés dans les ouvrages de tous les publicistes, et s'il est inutile de les énumérer ici, il ne l'est cependant pas d'en rappeler la garantie.

Ainsi, monsieur le ministre, en assurant votre excellence que je ne négligerai rien pour ne point m'écarter des devoirs de la neutralité, je dois faire, en faveur des navigateurs français, les réserves les plus expresses contre toute application qui leur serait imposée de règlemens en dehors des principes qui régissent le commerce des neutres et l'établissement des blocus.

Je saisis cette occasion, etc.

Signé: Théodore Pichon.

41.

Convention du 19 juillet 1843, conclue à Guatemala entre la Belgique et l'Etat de Guatemala, sur les successions.

(Moniteur belge.)

S. M. le roi des Belges, d'une part, et S. Exc. le

1843 président de l'Etat de Guatemala, dans l'Amérique centrale, d'autre part, voulant régler par des stipulations formelles les droits des citoyens respectifs des deux pays, à l'égard des transmissions de biens, ont, à cet effet, muni de leurs pleins pouvoirs, S. M. le roi des Belges, M. Martial Cloquet, son consul à Guatemala, et S. Exc. le président de l'Etat de Guatemala, M. Martial Zebadua, magistrat vice-président de la cour suprême de justice, lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs et les avoir trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivans:

Art. 1er. Les citoyens belges jouiront, dans toute l'étendue du territoire de l'Etat de Guatemala, du droit de recueillir et de transmettre les successions *ab intestat*, ou testamentaires, à l'Etat de Guatemala, et sans être assujettis, à raison de leur qualité d'étrangers, à aucun prélèvement ou impôt qui ne serait pas dû par les indigènes.

Réciproquement, les citoyens de l'Etat de Guatemala jouiront, dans toute l'étendue du royaume de Belgique, du droit de recueillir et de transmettre les successions *ab intestat*, ou testamentaires, à l'égard des sujets belges, et sans être assujettis, à raison de leur qualité d'étrangers, à aucun prélèvement ou impôt qui ne serait pas dû par les indigènes. La même réciprocité entre les sujets des deux pays existera pour les donations entre vifs et toute autre manière d'acquérir conforme aux lois.

Art. 2. Lors de l'exportation des biens recueillis, à quelque titre que ce soit, par des Belges, dans l'étendue du territoire de l'Etat de Guatemala, ou par des habitans de ce dernier pays, en Belgique, il ne sera prélevé sur ces biens, en Belgique, ou dans l'Etat de Guatemala, aucun des droits connus sous le nom de *jus detractus*, *gabella hereditaria* et *census emigrationis*, ni aucun droit quelconque auquel les indigènes ne seraient pas assujettis.

Art. 3. Ce qui est convenu dans les articles antérieurs s'étend, non-seulement aux droits ci-dessus mentionnés, qui pourraient appartenir au trésor public, mais également à tous ceux dont la perception serait du ressort d'individus, de communes ou de fondations publiques.

Art. 4. La présente convention sera ratifiée par S.

M. le roi des Belges et par S. Exc. le président de l'Etat de Guatemala, et les ratifications en seront échangées à Guatemala dans l'espace de huit mois, ou plus tôt, si faire se peut. 1843

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention en double expédition originale, et y ont apposé leur cachet, à Guatemala, le 19e jour de juillet de l'an de grâce 1843.

(L. S.) Signé: MARTIAL CLOQUET.
(L. S.) Signé: MARTIAL ZEBADUA.

(La convention qui précède a été ratifiée par S. M. le roi des Belges, le 16 décembre 1843, et par S. Exc. le président de l'Etat de Guatemala, le 2 octobre 1844.

L'échange des ratifications a eu lieu à Guatemala, le 18 novembre 1844.)

42.

Traité entre les royaumes de Prusse et de Saxe sur la construction d'un chemin de fer de Breslau par Goerlitz, Loebau et Bautzen jusqu'à Drèsden. Conclu et signé à Berlin, le 14 Juillet 1843.

(Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Sachsen. Jahrg. 1843 St. 14. Gesetz-Sammlung für die Königlich Preussischen Staaten 1843. Nr. 34. vom 20. December.)

Se. Majestät der König von Sachsen und Se. Majestät der König von Preussen, von dem übereinstimmenden Wunsche geleitet, durch Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen den Städten Breslau und Dresden Allerhöchst-Ihren Unterthanen die Vortheile zuzuwenden, welche von einer weiteren Entwickelung des Eisenbahnsystems zwischen Allerhöchst-Ihren Staaten für die Belebung und Beförderung des Verkehrs zu erwarten sind, haben, zum Zweck der Vereinigung über ein solches Unternehmen und Behufs der Feststellung der sich darauf beziehenden Verhältnisse, Bevollmächtigte ernannt uud zwar:

1843 Seine Majestät der König von Sachsen:
Allerhöchst-Ihren Geheimen Regierungs-Rath Carl Ludwig Kohlschütter, Ritter des Herzoglich Sachsen-Ernestinischen Hausordens 3ter Classe u. s. w.
Seine Majestät der König von Preussen:
Allerhöchst-Ihren Geheimen Ober-Finanz-Rath Adolph von Pommer-Esche, Ritter des Königl. Preussischen rothen Adlerordens 3ter Classe mit der Schleife u. s. w.
und
Allerhöchst-Ihren Geheimen Legations-Rath Carl Ludwig Gustav Borck, Ritter des Königl. Preussischen rothen Adlerordens 3ter Classe mit der Schleife u. s. w.

welche, nach vorhergegangener Verhandlung unter dem Vorbehalte der Ratification, über folgende Puncte übereingekommen sind:

Art. 1. Die Königl. Sächsische und die Königl. Preussische Regierung verpflichten sich gegenseitig, für die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Breslau und Dresden zum Anschlusse an die von Dresden nach Leipzig führende Eisenbahn Sorge zu tragen und zwar in der Art, dass einerseits von der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft in Verbindung mit der von ihr zu erbauenden Eisenbahn von Breslau nach Frankfurt a. O. eine Anschlussbahn nach Görlitz angelegt, andererseits der Bau einer Eisenbahn von Dresden über Bautzen und Löbau nach Görlitz, einschliesslich des innerhalb des Königl. Preussischen Gebiets gelegenen Theils derselben, durch die im Königreiche Sachsen zu errichtende Gesellschaft ungetheilt als ein Ganzes zur Ausführung gebracht werden soll.

Art. 2. Die von den beiderseitigen Gesellschaften herzustellenden Eisenbahnen sollen bei Görlitz sich unmittelbar an einander anschliessen, auch eines Theils mit der Breslau-Frankfurter, andern Theils mit der Dresden-Leipziger Eisenbahn in unmittelbare Verbindung gebracht werden, dergestallt, dass die Transportmittel der verschiedenen Bahnen zwischen Breslau und Leipzig ohne Unterbrechung von der einen auf die andere übergehen können.

Zur Sicherung dieses Zweckes werden die Hohen

contrahirenden Regierungen darauf Bedacht nehmen, 1843
dass die Construction sowohl der Bahnen selbst, als der Transportmittel nach möglichst übereinstimmenden Grundsätzen und Verhältnissen erfolge.

Insbesondere soll die Spurweite, in Uebereinstimmung mit der in den beiderseitigen Staatsgebieten bei den übrigen Eisenbahnen angenommenen Spurweite, überall gleichmässig 4 Fuss 8½ Zoll englischen Maasses im Lichten der Schienen betragen.

In Ansehung des Bahnhofs bei Görlitz ist man übereingekommen, dass eine jede der beiden Gesellschaften einen solchen für ihre Rechnung anzulegen habe, insofern man sich nicht über die Anlegung eines gemeinschaftlichen Bahnhofs verständigen sollte.

Die Hohen contrahirenden Regierungen behalten sich vor, über die Ausführung der in diesem Artikel enthaltenen Bestimmungen durch technische Commissarien, deren Zusammentritt erfolgen soll, sobald der Stand der Vorarbeiten auf beiden Seiten diess gestattet, die nähere Verabredung treffen zu lassen.

Art. 3. Der Bau der in Artikel 1. gedachten Anschlussbahn nach Görlitz, sowie der von Dresden dorthin führenden Bahn soll von den beiderseitigen Gesellschaften längstens innerhalb eines Zeitraums von Vier Jahren, vom Abschlusse des gegenwärtigen Vertrags an gerechnet, zur Ausführung gebracht und thunlichst so gefördert werden, dass der Betrieb gleichzeitig mit der Eröffnung der Eisenbahn von Breslau nach Frankfurt a. O. beginnen könne.

Art. 4. Die Hohen contrahirenden Regierungen wollen nach näherer Verständigung unter einander dafür Sorge tragen, dass bei Feststellung der Fahrpläne das Ineinandergreifen der Fahrten auf den verschiedenen Bahnen zwischen Breslau und Leipzig gesichert und die Fahrten jeden Falls so eingerichtet werden, dass von Breslau bis Leipzig und in entgegengesetzter Richtung von Leipzig bis Breslau täglich wenigstens einmal eine zusammenhängende Beförderung ohne Aufenthalt auf den Stationen, soweit solcher nicht durch die Natur des Betriebes bedingt wird, Statt finde.

Art. 5. Es wird beiderseits darauf Bedacht genommen werden, bei dem zu erlassenden Bahnpolizeireglement von möglichst übereinstimmenden Grundsätzen auszugehen, auch auf Gleichmässigkeit in den innern

1843 Betriebseinrichtungen beider Unternehmungen thunlichst hinzuwirken.

Art. 6. In Ansehung der Fahrpreise werden die Hohen contrahirenden Regierungen zu vermitteln suchen, dass dieselben für die Anschlussbahn nach Görlitz und für die von Dresden dorthin führende Bahn gleichmässig bestimmt und mit dem für die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn festzustellenden Tarife thunlichst in Einklang gebracht werden, insoweit nicht durch die Verschiedenheit der Betriebsverhältnisse ein Anderes bedingt wird. In keinem Falle sollen dieselben auf einen höheren Reinertrag als Zehn Procent des Anlagecapitals berechnet werden.

Art. 7. Zwischen den beiderseitigen Unterthanen soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise, als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied gemacht werden, namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staates in das Gebiet des andern Staates übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem betreffenden Staate abgehenden oder darin verbleibenden.

Art. 8. Die Königl. Sächsische und die Königl. Preussische Regierung verpflichten sich, Fürsorge zu treffen und die beiderseitigen Eisenbahngesellschaften dazu anzuhalten, dass, wenn in Folge etwaiger Bundesbeschlüsse oder anderer ausserordentlicher Umstände grössere Truppenbewegungen in der Richtung der im Artikel 1. genannten Eisenbahnen Statt finden sollten, für diese und für Sendungen von Waffen-, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnissen, sowie Militäreffecten jeglicher Art, insoweit solche Sendungen zur Beförderung auf Eisenbahnen überhaupt geeignet sind, nöthigen Falles auch ausserordentliche Fahrten eingerichtet und für dergleichen Transporte nicht blos die unter gewöhnlichen Umständen bei den Fahrten zur Anwendung kommenden, sondern die sonst noch vorhandenen Transportmittel der Gesellschaft benutzt werden.

Den Militärverwaltungen der contrahirenden Staaten wird gegenseitig die Befugniss vorbehalten, sich zu dergleichen Transporten nöthigen Falles auch eigner Transport- und Dampfwagen zu bedienen. In solchen Fällen wird an die Eisenbahngesellschaften nur ein mässiges Bahngeld entrichtet. Findet daneben noch die Be-

nutzung der Transportmittel der Gesellschaft Statt, so 1843
wird solche nach billigmässigen Sätzen besonders vergütet.

Rücksichtlich der Beförderungspreise für Truppen-, Waffen-, Kriegs- und Verpflegungsbedürfnisse, sowie für Militäreffecten jeglicher Art soll in den obengedachten Fällen kein Unterschied zwischen den beiderseitigen Regierungen gemacht und von keiner derselben ein höherer Preis gefordert werden, als derjenige, welchen die betreffende Regierung für ihre eignen Transporte der gedachten Art an die Unternehmer der in Ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecke zu entrichten haben würde.

Die Hohen contrahirenden Regierungen sind übrigens gegenseitig darüber einverstanden, dass einer jeden auf der Eisenbahn von Breslau über Dresden nach Leipzig und Magdeburg, sowie in entgegengesetzter Richtung durch das Gebiet des andern Theils zu bewirkenden Truppensendung die herkömmliche Anzeige und Vernehmung mit der betheiligten Regierung binnen angemessener Frist vorausgehen müsse.

Art. 9. In Betreff der Postverhältnisse ist man übereingekommen, dass den Königl. Preussischen Postsendungen jeglicher Art, sie mögen in Briefen, Geldern oder Packeten bestehen, welche mit Benutzung der Eisenbahn zwischen Dresden und Görlitz, von Görlitz ab oder nach Görlitz durch das Königl. Sächsische Gebiet gehen können, der ungehinderte Transit durch das Königreich Sachsen sowohl nach und aus Preussischen Provinzen, als auch nach und aus andern Staaten gegen Entrichtung angemessener Transitvergütungen an die Königl. Sächsische Postcasse so lange gewährt werde, als der Postbetrieb auf der in Rede stehenden Eisenbahn Statt findet.

Ueber die Höhe dieser an die Königl. Sächsische Postcasse zu entrichtenden Transitvergütungen, sowie über die Veränderungen, welche nach Eröffnung der Eisenbahn von Dresden nach Görlitz in Beziehung auf die gegenseitigen Posteinrichtungen sich als nothwendig darstellen, ist unter dem heutigen Tage zwischen den Postverwaltungen beider Staaten eine besondere Uebereinkunft getroffen worden, welche als ein integrirender Theil des gegenwärtigen Vertrags zu betrachten ist.

Art. 10. Rücksichtlich der nach Artikel 1. von der

1843 Sächsischen Eisenbahngesellschaft auszuführenden Strecke innerhalb des Königl. Preussischen Gebiets von der Landesgrenze ab bis nach Görlitz sollen die Bestimmungen des Königl. Preussischen Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3ten November 1838 zur Anwendung kommen, insofern nicht der Umstand, dass diese Bahnstrecke mit dem im Königl. Sächsischen Gebiete gelegenen Haupttheile der nach Dresden führenden Eisenbahn ein Ganzes ausmacht, und nur im Zusammenhange damit zu benutzen ist, zu Abweichungen davon Anlass giebt. Demzufolge ist man übereingekommen, dass die Bestimmungen in den §§ 1, 2, 3, 6, 21, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 41, 47 und 48 des in Bezug genommenen Gesetzes vom 3ten November 1838 rücksichtlich der mehrerwähnten, im Preussischen Gebiete gelegenen Bahnstrecke ausser Anwendung bleiben.

Wegen der sonst nöthigen Abweichungen hat man sich dagegen über folgende Puncte vereinigt.

Art. 11. Sowie die Vorarbeiten für den innerhalb des Königl. Sächsischen Gebiets gelegnen Theil der im Artikel 1. bezeichneten Eisenbahn unter Leitung der Königlich Sächsischen Regierung ausgeführt werden, so wird Dieselbe auch die Vorarbeiten für die Strecke innerhalb des Königl. Preussischen Gebiets von der Landesgrenze ab bis Görlitz unter ihrer Leitung bewirken lassen, wobei von den Königl. Preussischen Behörden die für deren ungestörten Fortgang nöthige Unterstützung gewährt werden soll.

Die Bahnlinie und der Bauplan werden demnächst im gegenseitigen Einverständniss der Hohen contrahirenden Regierungen festgestellt werden.

In Ansehung der auf der Bahn anzuwendenden Fahrzeuge, einschliesslich der Dampfwagen, ist man darüber einverstanden, dass die von der Königl. Sächsischen Regierung zu veranlassende Prüfung genüge und eine Genehmigung Seitens der Königl. Preussischen Regierung nicht erforderlich sei.

Art. 12. Wegen der zur Sicherung des Betriebes Königl. Preussischer Seits zu erlassenden polizeilichen Vorschriften soll weitere Vereinbarung getroffen und dabei das Bahnpolizeireglement für den dem Königreiche Sachsen angehörigen Theil der Bahn thunlichst zum Grunde gelegt werden.

Art. 13. Mit Rücksicht auf die im Artikel 1. getroffene Verabredung, wonach der Bau der Eisenbahn von Dresden bis Görlitz einschliesslich der innerhalb des Königl. Preussischen Gebiets gelegenen Strecke von der Landesgrenze ab bis Görlitz von der Sächsischen Eisenbahngesellschaft auszuführen ist, leistet die Königl. Preussische Postverwaltung zu Gunsten der Königlich Sächsischen Postverwaltung für die obengedachte Bahnstrecke auf die Ausübung aller derjenigen Vorrechte und Befugnisse Verzicht, welche derselben den Preussischen Eisenbahngesellschaften gegenüber gesetzlich zustehen, dergestalt, dass es der Königl. Sächsichen Regierung überlassen beibt, das Verhältniss der dortigen Postanstalt zu der Eisenbahngesellschaft hinsichtlich jener Bahnstrecke nach eignem Gutdünken zu ordnen. 1843

Art. 14. Die Königl. Preussische Regierung behält sich das Recht vor, die in Rede stehende, innerhalb Ihres Gebiets gelegene Bahnstrecke, nebst allem zu der Bahn selbst zu rechnenden Zubehör, nach Verlauf von Dreissig Jahren nach Eröffnung der Bahn, in Folge einer mindestens zwei Jahre vorher zu machenden Ankündigung, jeder Zeit gegen Erstattung des Anlagecapitals zu erwerben in welchem Falle Behufs der Sicherung eines fernen zusammenhängenden Betriebes der Bahn zwischen Dresden und Görlitz besondere Verabredungen getroffen werden sollen.

Insofern jedoch zur Zeit der Erwerbung der Zustand der Bahn gegen die ursprüngliche Anlage sich wesentlich verschechtert haben sollte, soll von dem ursprünglichen Anlagecapital, nach einem durch Sachverständige zu bestimmenden Procentsatze, ein dem dermaligen Zustande entsprechender Abzug gemacht werden.

Art. 15. Für den Fall, dass von Seiten der Königl. Preussischen Regierung der Anschluss von Seitenbahnen für angemessen erachtet würde, wird die Königl. Sächsische Regierung der dortigen Eisenbahngesellschaft die Verpflichtung auferlegen, solchen nicht nur geschehen zu lassen, sondern auch die auf diesen Seitenbahnen gangbaren Bahnwagen am Anschlusspuncte zur Weiterbeförderung zu übernehmen und dahin zurückzuführen.

Art. 16. Sollte die Königl. Preussische Regierung sich bestimmt finden, die in dem mehrerwähnten Gesetze vom 3ten November 1838 enthaltenen Bestimmun-

1843 gen durch neue Anordnungen zu ergänzen oder abzuändern und nach Umständen denselben ganz neue Bestimmungen hinzuzufügen, so behalten beide Regierungen sich vor, sich darüber näher zu vereinigen, inwieweit dergleichen Abänderungen und Ergänzungen oder auch neue Bestimmungen auf die in Rede stehende Bahnstrecke zur Anwendung zu bringen sein werden.

Art. 17. Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der in Rede stehenden Bahnstrecke, soweit sie das Königl. Preussische Gebiet berührt, der Krone Preussen ausschliesslich vorbehalten.

Da demgemäss den Königl. Preussischen Behörden die Competenz zur Untersuchung und Bestrafung aller innerhalb des Königl. Preussischen Gebietes vorkommenden, die Bahnanlage oder den Transport auf derselben betreffenden Polizei- und Criminalvergehen zusteht, so wird von der Königl. Sächsischen Regierung die Vollstreckung der Straferkenntnisse nach Maassgabe der unterm $\frac{\text{14ten October}}{\text{29sten November}}$ 1839 abgeschlossenen Convention zugesichert.

Die Königl. Sächsische Regierung erklärt sich damit einverstanden, dass die dortige Eisenbahngesellschaft wegen aller Entschädigungsansprüche, die aus Anlass der Eisenbahnanlage auf Preussischen Gebiete oder des Betriebes derselben gegen sie erhoben werden möchten, sich der Königl. Preussischen Gerichtsbarkeit und den Königl. Preussischen Gesetzen zu unterwerfen habe.

Art. 18. Für den Fall, dass die Königl. Sächsische Regierung veranlasst sein sollte, das Eigenthum der Eisenbahn von Dresden nach Görlitz früher oder später selbst zu erwerben, und den Betrieb auf selbiger für eigne Rechnung zu übernehmen, wird alsdann über die mit Rücksicht auf dieses veränderte Verhältniss sich als nothwendig oder wünschenswerth ergebende Modification der in den Artikeln 10. bis 17. enthaltenen Verabredungen eine weitere Verständigung zwischen den Hohen contrahirenden Regierungen Statt finden.

Art. 19. Gegenwärtiger Vertrag soll zur Landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der darüber auszufertigenden Ratificationsurkunden sobald als möglich, spätestens aber binnen Sechs Wochen bewirkt werden.

Des zu Urkund ist derselbe von den beiderseitigen 1843 Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.
So geschehen Berlin, den 24sten Juli 1843.

(L. S.) Carl Ludwig Kohlschütter.
(L. S.) Adolph v. Pommer-Esche.
(L. S.) Carl Ludwig Gustav Borck.

(Die Auswechslung der Ratificationsurkunden des vorstehenden Vertrags, welche aus Dresden vom 31sten August und aus Berlin vom 22sten September 1843 datirt sind, hat am 30sten September zu Berlin stattgefunden.)

43.

Convention entre la Prusse et la Bavière sur la protection réciproque des étiquêtes de marchandises.

(Preussische Gesetzsammlung Jahrg. 1843. Nr. 27.)

Ministerial-Erklärung wegen der mit der Königlich Bayerischen Regierung getroffenen Uebereinkunft über den wechselseitigen Schutz der Waaren-Bezeichnungen. Vom 24. Juli; bekannt gemacht unterm 27. August 1843.

Gemäss dem §. 4. des Königlich Preussischen Gesetzes vom 4. Juli 1840., betreffend den Schutz der Waarenbezeichnungen, sollen die Bestimmungen der §§. 1. und 2. dieses Gesetzes auch zu Gunsten der Unterthanen derjenigen fremden Staaten in Anwendung gebracht werden, mit welchen wegen der deshalb zu beobachtenden Reziprozität Uebereinkunft getroffen worden ist. Nachdem nunmehr die Königlich Preussische und die Königlich Bayerische Regierung unter sich übereingekommen sind, gegenseitig ihre beiderseitigen Unterthanen in dem gesetzlichen Schutze der Waarenbezeichnungen einander gleich zu stellen und zu behandeln, so wird hierdurch Seitens des unterzeichneten Königlich Preussischen Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten noch besonders und ausdrücklich erklärt, dass die Bestimmungen der §§. 1. und 2. des erwähnten Gesetzes vom 4. Juli 1840. auch zum Schutze der Kö-

1843 niglich Bayerischen Unterthanen in der gesammten Preussischen Monarchie Anwendung finden sollen.

Hierüber ist Königlich Preussischer Seits die gegenwärtige Ministerial-Erklärung ausgefertigt und solche mit dem Königlichen Insiegel versehen worden.

Berlin, den 24. Juli 1843.

(L. S.)

Königlich-Preussisches Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.

Für den Minister der auswärtigen Angelegenheiten.
Gr. v. Alvensleben.

Vorstehende Erklärung wird, nachdem sie gegen eine entsprechende Erklärung der Königlich Bayerischen Regierung ausgewechselt worden ist, hierdurch zur öffentlichen Kenntniss gebracht.

Berlin, den 27. August 1843.

Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten.
Frh. v. Bülow.

44.

Ordonnance de la reine de Portugal du 29 juillet 1843, relative aux importations de Chine.

Les événemens qui ont eu lieu récemment en Chine ayant déjà produit un changement extraordinaire dans le commerce de cet empire, commerce qui doit s'augmenter considérablement à l'avenir, en ouvrant aux navires européens de nouveaux marchés qui jusqu'ici leur ont été fermés, d'où il résulte nécessairement que les marchandises chargées dans ces ports doivent être bien moins chères que celles qui viennent de Macao où elles sont introduites uniquement par les monopoleurs de Canton; et la reine, voulant faciliter à la navigation marchande portugaise tous les moyens de pouvoir concourir avec les autres nations dans les ports nouvellement ouverts au commerce, ordonne, par le tribunal du trésor public, qu'il soit porté à la connaissance du conseiller-directeur de la grande douane de Lisbonne,

que sa majesté s'étant conformée, par décision du 20 de ce mois, à l'avis émis par le susdit tribunal du trésor public dans sa délibération du 5 mai dernier, a bien voulu arrêter que le thé et autres articles venant d'un port quelconque de l'empire chinois, et importés par navires portugais dûment enregistrés dans l'intendance de marine de Lisbonne ou de Porto, soient dorénavant admis dans les douanes de ce royaume en payant les mêmes droits que les marchandises venues de nos possessions d'Asie par navires nationaux; cet avantage ne devant toutefois être accordé qu'à ceux de ces mêmes navires qui apporteront les manifestes de leurs chargemens légalisés par l'autorité portugaise compétente à Macao, afin d'éviter ainsi toute fraude quelconque. 1843

Tribunal du trésor public, 29 juillet 1843.

Signé: José Pereira de Menezes.

45.

Articles convenus dans la conférence entre S. M. Kaméhaméha III. roi des îles Havai et son conseil, et le vice-amiral Thomas, commandant en chef des forces navales de S. M. B. dans l'Océan Pacifique, agissant au nom de S. M. Victoria, reine d'Angleterre). En date de Honolulu le 31 Juillet 1843.*

Art. 1er. S. M. Kaméhaméha III jure ici solennellement d'accorder aux sujets de S. M. B., demeurant dans ses domaines, sa protection, et de leur donner tels droits et priviléges qui sont ou seront, à l'avenir, accordés aux sujets ou citoyens de la nation la plus favorisée.

Art. 2. Le gouvernement de S. M. B. ayant fait visiter, par ses navires de guerre, les îles Havai, avec l'intention d'accroître et de resserrer l'amitié et la confiance mutuelles et d'engager un commerce également

*) Ces îles sont plus connues sous le nom *d'îles Sandwich* qui leur avait été donné par Cook.

1843 avantageux aux deux pays; les capitaines desdits navires ayant rempli les engagemens du gouvernement britannique, en fournissant d'utiles conseils et des informations désintéressées sur des points contestés, ce qui ne pouvait être obtenu que par l'entremise d'un interprète convenable et compétent, S. M. Kaméhaméha III et ses chefs réunis en conseil, sensibles à de tels avantages, s'engagent à accorder avec empressement une entrevue au capitaine de tout navire de guerre anglais visitant ses domaines, sur une demande indiquant l'objet de l'audience; il ne permettra pas qu'aucun obstacle empêche ces capitaines de se munir d'un interprète compétent, étant agréé et garanti que les interprètes des deux partis promettent de s'acquitter avec exactitude de leur devoir.

Art. 3. Sa majesté ayant ordonné par un rescrit publié dans la langue du pays et en anglais, et rendu authentique par les signatures des autorités constituées agissant conformément aux pouvoirs dont elles ont été investies par le roi Kaméhaméha III, d'annuler le séquestre des propriétés de M. Charlton, consul de S. M. B. aux îles Havai, lequel séquestre avait été fait à la demande d'un individu ne demeurant pas dans les limites des domaines de sa majesté; cet édit ayant eu son effet pendant l'absence du plaignant et de l'accusé, toutes les propriétés saisies par le gouvernement et appartenant réellement et personnellement à M. Charlton ayant été restituées, S. M. affirme qu'en pareil cas le procès ne sera pas reporté devant sa cour, mais il se livre à la justice du gouvernement britannique pour punir ces actes, toutes les fois qu'il y aura besoin.

Art. 4. Des circonstances étant survenues dans lesquelles des sujets anglais ont été détenus pour des offenses minimes avant juste et impartiale information, S. M. garantit ici qu'à l'avenir aucun sujet britannique ne sera arrêté, à moins d'une querelle ou d'un désordre, et alors seulement pour la sûreté de sa personne. A l'avenir, toute facilité, comme maintenant, sera accordée à tout individu remplissant les devoirs de consul de S. M. B. pour prendre communication des faits, ou en cas d'impossibilité pour ce dernier de faire cette enquête, les mêmes priviléges seront accordés à n'importe quel sujet anglais nommé par le consul pour cet objet.

Art. 5. Dans le but d'éviter au roi et à ses auto-

rités le dérangement inséparable des jugemens à rendre pour apaiser les différends qui pourraient s'élever entre les Anglais et autres demeurant dans le pays, ou entre les premiers et ses propres sujets, il est convenu que quand de pareils faits ne pourront s'arranger par arbitrage, mais qu'il sera jugé nécessaire d'avoir recours aux lois du pays, un jury sera convoqué. *La moitié de ce jury sera formée de sujets anglais désignés par le consul*, et qui tous devront, avant le jugement, jurer par serment qu'ils n'ont pas d'opinion formée d'avance sur le fait (*prejudged the case*), et qu'ils ne sont ni directement ni indirectement intéressés dans la cause qui est appelée devant eux. 1843

Art. 6. S. M. Kaméhaméha III ayant publiquement et solennellement déclaré que jamais son intention n'avait été d'insulter S. M. la reine de la Grande-Bretagne, ni d'injurier aucun de ses sujets, le roi est prêt, ainsi que son conseil, à fournir comme preuves, à quiconque sera au moment consul accrédité, ou à toute autre personne agissant en son lieu et dûment autorisée, une communication directe pour faciliter l'arrangement devant les cours compétentes, de tels cas importans concernant des sujets anglais que le consul ou l'agissant en son lieu croirait être son devoir de mettre sous les yeux du gouvernement des îles Sandwich, d'après la responsabilité qu'il a à l'égard de son gouvernement. Auparavant, il en référera à son gouvernement.

Art. 7. Comme l'emploi d'un consul dont le devoir est de protéger les droits et priviléges de la nation qu'il représente, ainsi que de décider les disputes qui s'élèvent entre les négocians, est un emploi qui a été prouvé, par la pratique de toutes les nations civilisées, être mutuellement avantageux à l'accroissement des rapports commerciaux entre deux nations, et pour éviter un recours inutile au gouvernement local pour des affaires de peu d'importance, sa majesté, poussée par un désir sincère de donner un témoignage non équivoque de son intention de conserver des relations amicales avec une puissance qu'elle a appris à aimer et à respecter, jure pour elle et ses successeurs qu'elle sera toujours prête à reconnaître les droits des personnes légalement constituées pour remplir la charge de consul anglais; qu'elle leur accordera accès continuel auprès de sa personne ou de son conseil, toutes les fois qu'il sera nécessaire

1843 de présenter quelque plainte de la part des sujets anglais, se réservant à elle seule le pouvoir de s'opposer à la nomination d'un *intérim*, durant l'absence de tel consul, qui, comme elle sera prête à le prouver, aura violé ses lois, et dédaigné son autorité ou fait du bruit dans le royaume, ou pour d'autres raisons valables qu'elle exposera aux yeux du gouvernement anglais. Elle garantit pour l'avenir à toute personne nommée par *intérim*, sans opposition de sa part, toute la protection à laquelle un consul a droit d'après la loi des nations, et toute la liberté et la sécurité nécessaires pour s'acquitter convenablement de tous ses devoirs.

Art. 8. Il est mutuellement convenu que, pour toute réclamation ou plainte de a part des Anglais non mentionnées dans les articles précédens, on aura recours à la décision du gouvernement de S. M. B.; que ces réclamations seront portées ou par les représentans de S. M. Kaméhaméha III, près la cour de Saint-James, ou de toute autre manière que le gouvernement anglais, après complète information et mûre délibération, jugera convenable de proposer.

46.

Traité de commerce et de navigation entre le royaume de Grèce et les villes libres anséatiques de Brême, Hambourg et Lubeck. Conclu et signé à Athènes le 31 Mai / 12 Juin 1843.

Publication officiélle faite à Brême.

Protocole

de l'échange avec la République de Brême des Ratifications du traité conclu à Athènes le 31 Mai / 12 Juin 1843 entre la Grèce et les Républiques libres et Anséatiques.

Les soussignés P. Ralli Consul-Général de Sa Majesté le Roi de Grèce à Londres, et Patric Colquhoun

Art. 9. Afin d'éviter de donner aucun ombrage à S. M. B. par aucune partialité exercée par le gouvernement havaien envers des sujets britanniques, S. M. Kaméhaméha III affirme que lorsqu'un appel concernant les intérêts ou la propriété d'un sujet anglais résidant dans ses domaines sera porté devant elle ou devant ses juges, aux sessions semestrielles, le consul anglais ou son remplaçant, accompagné d'un interprète, pourra être présent à ces discussions, et qu'il sera libre de donner ses avis sur le point en litige. 1843

Art. 10. Tous les articles précédens sont sujets à l'approbation et à la ratification du gouvernement britannique, qui pourra même les modifier. Ils ne dérogeront à aucun des traités ou arrangemens faits par les ministres de S. M. avec le gouvernement de la Grande-Bretagne, et rien de ceci ne la dépouillera d'aucun des droits reconnus à un souverain indépendant.

En foi de quoi nous avons tous apposé notre signature à Honolulu, île de Oahu, le 31e jour de juillet de l'année de notre Seigneur 1843.

Signé: Kaméhaméha III. N. Kehauhuoli. R. Thomas.

46.

Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen dem Königreiche Griechenland und den freien Hansestädten Bremen, Hamburg und Lübeck. Abgeschlossen und unterzeichnet zu Athen, den $\frac{\text{31. Mai}}{\text{12. Juni}}$ 1843.

Amtliche öffentliche Bekanntmachung in Bremen.

Amtliche Uebersetzung.

Protocoll

über die mit der Republik Bremen erfolgte Auswechselung der Ratificationen des am $\frac{\text{31. Mai}}{\text{12. Juni}}$ 1843 zu Athen zwischen Griechenland und den freien Hansestädten abgeschlossenen Tractats.

Die Unterzeichneten P. Ralli, General-Consul Seiner Majestät des Königs von Griechenland zu London und

1843 Docteur en droit, Plénipotentiaire de la République libre et Anséatique de Brême pour la négociation et conclusion du traité en question, s'étant réunis par autorisation de leurs Gouvernemens respectifs, aujourd'hui le 3/15 du mois Décembre de l'an 1846 au Consulat Général de Sa Majesté Hellénique à Londres à l'effet de procéder à l'échange des Pleins-Pouvoirs des négociateurs et des Ratifications du dit traité, sont convenus d'ordre de leurs Gouvernemens:

1° Que malgré que le terme fixé dans le traité même pour l'échange des Ratifications soit déjà expiré, ce retard, vû que les deux Hautes Parties contractantes, en ratifiant après le terme convenu, et en expédiant leurs actes de Ratifications, ont manifesté par là leur intention de maintenir la validité du traité, et ont passé outre sur le délai convenu à cet égard, n'apportera aucun empêchement à l'exécution des diverses clauses du traité, et qu'il restera en pleine vigueur pendant le terme y mentionné de dix ans, à compter de ce jour.

2° Que le Sénat de la ville libre de Brême, ayant seul jusqu' à présent accepté et ratifié, bien que la Ratification de Sa Majesté Hellénique suppose l'acceptation du susdit traité par les Sénats des trois villes de Lubeck, de Brême et de Hambourg; néanmoins, le document adressé d'Athènes, c'est à dire l'acte de la Ratification de Sa Majesté Hellénique, qui contient le traité *conclu* avec les trois Républiques, sera échangé contre un autre emané de la ville libre de Brême, sous la condition expresse que la Ratification de Sa Majesté Hellénique ne sera considérée, quant à présent, comme applicable qu'en ce qui concerne la République de Brême seule, et que le dit traité sera considéré, quant à présent, comme conclu entre la Grèce et la dite République de Brême seulement.

3° Que le présent Protocole sera publié en même temps et à la tête du traité même dans le Journal officiel des Gouvernemens de Grèce et de Brême.

En conséquence de la Déclaration et sous les conditions ci-dessus, les soussignés ont échangé les Ratifications du traité expédiées par leurs Gouvernemens

Patric Colquhoun, Doctor der Rechte, Bevollmächtigter 1843
der freien Hansestadt Bremen für die Unterhandlung und Abschliessung des erwähnten Tractats, sind unter Ermächtigung von Seiten ihrer respectiven Regierungen heute den 3/15. December 1846 im General-Consulate Seiner Hellenischen Majestät zu London Behufs Auswechselung der Vollmachten der Unterhändler so wie der Ratificationen des besagten Vertrags zusammengetreten und in Auftrag ihrer Regierungen dahin übereingekommen:

1) Dass, wenn gleich die im Tractate selbst für die Auswechselung der Ratificationen bestimmte Frist bereits abgelaufen ist, doch in Erwägung der von den beiden Hohen Contrahenten eben durch die nach Ablauf der verabredeten Frist verfügte Ratification so wie durch Ausfertigung der desfallsigen Urkunden an den Tag gelegten Absicht den Tractat bei Kraft zu erhalten, jener Verzug, über welchen dieselben hinweggesehen haben, die Ausführung der verschiedenen Bestimmungen des Tractats nicht hindere, derselbe vielmehr für den darin erwähnten und vom heutigen Tage an zu rechnenden Zeitraum von zehn Jahren in voller Kraft bleiben solle.

2) Dass, obgleich die Ratification Seiner Hellenischen Majestät die Annahme des gedachten Tractates durch die Senate der drei Städte Lübeck, Bremen und Hamburg voraussetzt, solche Annahme und Ratification aber bis jetzt nur vom Senate der freien Stadt Bremen verfügt ist, dennoch das von Athen hierher gesandte Document, nämlich die den Tractat mit den drei Republiken befassende Ratificationsurkunde, gegen ein gleiches von der freien Stadt Bremen ausgegangenes ausgewechselt werden soll; dieses jedoch unter der ausdrücklichen Bedingung, dass die Ratification Seiner Hellenischen Majestät für jetzt nur als sich auf die Republik Bremen beziehend angesehen und dass der gedachte Tractat für jetzt als bloss zwischen Griechenland und der Republik Bremen abgeschlossen betrachtet werden soll.

3) Dass gegenwärtiges Protocoll gleichzeitig mit dem Tractate und an dessen Spitze in den Amtsblättern der Griechischen und Bremischen Regierung bekannt gemacht werden soll.

In Folge der obigen Erklärung und unter den vorstehenden Bedingungen haben die Unterzeichneten die resp. von der Griechischen und Bremischen Regierung

1843 respectifs de Grèce et de Brême, ainsi que les Pleins-Pouvoirs des négociateurs du dit traité.

En foi de quoi ils ont dressé le présent procès-verbal.

Fait à Londres le 3/15 du moi Décembre de l'an 1846.

(L. S.) P. Ralli.
(L. S.) P. Colquhoun Dr.

Texte original du Traité.

Les Villes libres et Anséatiques de Lubeck, de Brême et de Hambourg et Sa Majesté le Roi de la Grèce également animés du desir sincère de maintenir les rapports de bonne intelligence qui ont si heureusement subsisté jusqu'à ici entre leurs Etats respectifs et d'en étendre et consolider les relations commerciales et convaincus, que cet objet ne saurait être mieux rempli qu'en adoptant le système d'une entière liberté de navigation et d'une parfaite reciprocité basée sur des principes d'équité également avantageux aux Pays respectifs sont en conséquence convenus d'entrer en négociation pour conclure un Traité de Commerce et de Navigation et ont nommé à cet effet des Plenipotentiaires, savoir:

Le Sénat de la Ville libre et Anséatique de Lubeck, le Sénat de la Ville libre et Anséatique de Brême et le Sénat de la Ville libre et Anséatique de Hambourg:

Patrick Colquhoun, Docteur en Droit, leur Chargé d'affaires près la Sublime Porte Ottomane en mission à Athènes,

et Sa Majesté le Roi de la Grèce:

le Sieur Pierre Delyanni, Son Conseiller au Département de Sa Maison Royale et des Rélations Extérieures, Chevalier de Son ordre Royal du Sauveur, décoré des insignes de Chevalier du nombre de l'ordre distingué de Charles III. d'Espagne, Commandeur du Mérite Civil de Saxe, Chevalier de l'ordre de l'Etoile polaire de Suède, Officier de l'ordre de Leopold de Belgique, Chevalier de l'ordre de la Couronne de Fer d'Autriche de 3me Classe, de l'ordre de l'aigle rouge de Prusse de 3me Classe, et de l'Ordre de Christ de Portugal etc. etc. etc.

Lesquels ont arreté les Articles suivans:

ausgefertigten Ratificationen, sowie die Vollmachten der Unterhändler ausgewechselt. 1843

Des zur Urkunde haben sie gegenwärtiges Protocoll aufgenommen.

So geschehen zu London den 3/15. December 1846.

(L. S.) P. Ralli.
(L. S.) P. Colquhoun.

Amtliche deutsche Uebersetzung des Vertrags.

Die freien Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg und Seine Majestät der König von Griechenland, gleich beseelt von dem Wunsche, die zwischen ihren Staaten bis jetzt so glücklich bestandenen freundschaftlichen Verhältnisse zu erhalten, auch deren Handelsbeziehungen zu erweitern und zu befestigen, und überzeugt, dass dieser Zweck am Besten durch Annahme des Systems einer gänzlichen Freiheit der Schifffahrt und einer vollkommenen auf Billigkeitsgrundsätzen, wie sie den beiderseitigen Ländern gleichmässig zusagen, beruhenden Reciprocität erreicht wird, sind demgemäss übereingekommen, zur Abschliessung eines Handels- und Schifffahrtsvertrages in Unterhandlung zu treten und haben zu dem Ende zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

Der Senat der freien Hansestadt Lübeck, der Senat der freien Hansestadt Bremen und der Senat der freien Hansestadt Hamburg

Herrn Patrick Colquhoun, Doctor der Rechte, Ihren auf einer Mission zu Athen befindlichen Geschäftsträger bei der Hohen Ottomanischen Pforte,

und Seine Majestät der König von Griechenland

Herrn Pierre (Petros) Delyanni, Ihren Rath im Departement Ihres Königlichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, Ritter des Königlichen Ordens vom Erlöser, decorirt mit den Ritter-Insignien des distinguirten Ordens Karls III. von Spanien, Commandeur des Sächsischen Civil-Verdienstordens, Ritter des Schwedischen Nordsternordens, Officier des Belgischen Leopoldordens, Ritter des Oesterreichischen Ordens von der eisernen Krone 3. Klasse, des Preussischen rothen Adlerordens 3. Klasse und des Portugiesischen Christordens u. s. w.

Welche sich über nachstehende Artikel vereinigt haben:

1843 Art. I. Les Citoyens et Sujets des Pays respectifs jouiront réciproquement, les uns dans le Pays des autres par rapport à leurs personnes, à leurs biens, à leur commerce et navigation et à leur industrie ainsi qu'à l'exercice de leur culte d'une entière sécurité et protection et des mêmes droits, avantages et privilèges qui sont ou qui seront par la suite accordés aux individus de la Nation la plus favorisée.

Ils pourront disposer de leurs biens personnels dans les limites de la jurisdiction de l'autre, par vente, donation, testament et autrement et leurs héritiers étant des Citoyens ou sujets de l'autre Partie succèderont aux dits biens personnels, soit en vertu d'un testament, soit ab intestato, ils pourront en prendre possession soit en personne soit par d'autres agissant à leur place et ils en disposeront à leur volonté en ne payant d'autres droits que ceux auxquels les habitans du Pays où se trouvent les dits biens seront assujettis en pareille occasion. Et si dans le cas de biens immeubles les dits héritiers ne pourraient entrer en jouissance de l'héritage à cause de leur qualité d'Etrangers, il leur sera accordé un délai de trois ans pour en disposer à leur gré et pour en rétirer le produit sans obstacle et exempt de tout droit de détraction de la part du Gouvernement des Etats respectifs. Il ne leur sera imposé non plus aucun emprunt forcé.

Dans le cas où, sous ces rapports et ceux mentionnés dans l'article VI. du présent Traité à l'égard desquels est stipulé le traitement à l'égal de la Nation la plus favorisée, ce traitement coïnciderait chez l'une des Hautes Puissances Contractantes avec celui à l'égal des Nationaux: c'est à dire qu'il n'y aurait réellement chez elle aucune différence entre le traitement des nations étrangères les plus favorisées et celui des Nationaux, tandis que chez l'autre des Hautes Parties Contractantes ce cas n'existerait pas, celle-ci ne pourrait prétendre aussi long tems que cet état des choses existerait, qu'à ce que ses sujets soient traités sous ces dits rapports, dans le territoire de l'autre, à l'égal de la Nation qui serait la plus favorisée parmi celles, qui n'accorderaient pas à cette dernière le traitement des Nationaux.

Art. 1. Die Bürger und Unterthanen des einen 1843
contrahirenden Theils sollen in dem Lande des Andern in Bezug auf ihre Personen, Güter, Handel, Schifffahrt und Industrie sowie auch den Gottesdienst, vollkommenen Schutz und Sicherheit und dieselben Rechte, Vorzüge und Privilegien geniessen, welche den Individuen der am meisten begünstigten Nation zustehen oder künftig zustehen werden.

Sie dürfen im Umfange der Gerichtsbarkeit des Andern durch Kauf, Schenkung, Testament oder auf andere Weise über ihr persönliches Eigenthum verfügen und ihre Erben, wenn sie Bürger oder Unterthanen des anderen Theiles sind, succediren in deren gedachtes Vermögen, sei es nun kraft Testaments oder ab intestato, sie können von demselben sowohl in Person als durch ihre Stellvertreter Besitz ergreifen und darüber nach Gefallen verfügen, ohne dass sie andere Abgaben als die, welchen die Einwohner des Landes, wo das Vermögen sich befindet, in gleichem Falle unterworfen sind, zu entrichten haben. Sollten aber bei unbeweglichem Vermögen die gedachten Erben wegen ihrer Eigenschaft als Fremde nicht in den Genuss des Erbguts treten können, so wird ihnen eine dreijährige Frist zugestanden, um darüber nach Gefallen zu verfügen und den Erlös ohne Hinderniss und frei von jeglicher an die Regierung des betheiligten Staats zu entrichtenden Abzugssteuer zu beziehen. Auch dürfen sie mit keiner gezwungenen Anleihe belegt werden.

Sollte in diesen so wie in den im Art. 6. des gegenwärtigen Tractats erwähnten Beziehungen, in Ansehung welcher die Behandlung auf dem Fuss der am meisten begünstigten Nation stipulirt ist, sothane Behandlung bei der einen der contrahirenden Mächte mit der auf gleichem Fusse mit den Einheimischen zusammenfallen, indem in der That bei ihr kein Unterschied zwischen der Behandlung der am meisten begünstigten fremden Nationen und der Einheimischen stattfände, während bei dem andern contrahirenden Theile dieser Fall nicht einträte, so würde der Letztere, so lange solcher Zustand existirte, nur verlangen können, dass seine Unterthanen in den gedachten Beziehungen im Gebiete des andern Theils eben so behandelt würden, wie diejenige Nation, welche unter denen, die dem

1843

Art. II. Les bâtimens des Républiques Anséatiques qui arriveront sur leur lest ou chargés dans les ports du Royaume de la Grèce, de quelque lieu qu'ils viennent et de quelque Pays que provienne leur cargaison seront traités à leur entrée, pendant leur séjour et à leur sortie sur le même pied que les bâtimens Nationaux venant du même lieu, par rapport aux droits de tonnage, de fanaux, de pilotage et de port ainsi qu'aux vacations des officiers publics et à tout autre droit ou charge de quelque espèce ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement, des administrations locales ou d'établissemens particuliers quelconques.

Et réciproquement les bâtimens Grecs qui arriveront sur leur lest ou chargés dans les ports des Républiques Anséatiques, de quelque lieu qu'ils viennent, et de quelque Pays que provienne leur cargaison seront traités à leur entrée, pendant leur séjour et à leur sortie sur le même pied que les bâtimens nationaux venant du même lieu, par rapport aux droits de tonnage, de fanaux, de pilotage et de port ainsi qu'aux vacations des officiers publics, et à tout autre droit ou charge de quelque espèce ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement, des administrations locales, ou d'établissemens particuliers quelconques.

Art. III. Seront réciproquement considérés comme navires Anséatiques et Grecs tous ceux qui seront reconnus pour tels dans les Pays auxquels ils appartiennent suivant les lois et règlemens établis ou qui le seraient à l'avenir: Bien entendu que chaque navire devra être muni de ses papiers de bord ou d'un passeport expédié par l'autorité compétente.

Art. IV. Toutes les marchandises et objets de Commerce productions du sol ou de l'industrie soit des Villes Anséatiques soit des Pays dont elles forment le débouché habituel, de la Confédération Germanique, ou enfin de tout autre Pays, qui pourront légalement être importés dans le Royaume de la Grèce par bâtimens Grecs pourront également y être importés par bâtimens Anséatiques de quelque lieu qu'ils viennent, sans payer d'autres ou plus hauts droits ou charges de quelque

Letztern die gleiche Behandlung mit den Einheimischen 1843
nicht zugestände, die am meisten begünstigte wäre.

Art. 2. Die Schiffe der Hanseatischen Republiken, welche, sei es in Ballast oder beladen, in die Häfen des Königreichs Griechenland einlaufen, sollen, woher sie auch immer kommen und von welchem Lande auch ihre Ladung herrühren mag, bei ihrer Ankunft, während ihres Aufenthalts und bei ihrer Abfahrt in Bezug auf Tonnen-, Leucht-, Loots- und Hafengelder, auf die Gebühren der öffentlichen Beamten, so wie auf alle und jede sonstige Rechte oder Lasten, welche im Namen oder zum Vortheil der Regierung, der Localadministrationen oder von Privatanstalten erhoben werden, auf gleichem Fusse mit den von denselben Orten kommenden nationalen Fahrzeugen behandelt werden.

Dagegen sollen auch die Griechischen Schiffe, welche, sei es in Ballast oder beladen, in die Häfen der Hanseatischen Republiken einlaufen, woher sie auch immer kommen und von welchem Lande ihre Ladung herrühren mag, bei ihrer Ankunft, während ihres Aufenthalts und bei ihrer Abfahrt in Bezug auf Tonnen-, Leucht-, Loots- und Hafengelder, auf die Gebühren der öffentlichen Beamten, so wie auf alle und jede sonstige Rechte oder Lasten, welche im Namen oder zum Vortheil der Regierung, der Localadministrationen oder von Privatanstalten erhoben werden, auf gleichem Fusse mit den von denselben Orten kommenden nationalen Fahrzeugen behandelt werden.

Art. 3. Gegenseitig werden als Hanseatische und Griechische alle Schiffe betrachtet, die in den Ländern, welchen sie angehören, nach den daselbst jetzt oder künftig bestehenden Gesetzen und Anordnungen als solche anerkannt werden. Doch muss jedes Schiff mit seinen Papieren oder mit einem von der zuständigen Behörde ausgestellten Passe versehen sein.

Art. 4. Alle zu den Erzeugnissen des Bodens oder der Industrie der Hansestädte oder der Länder, für welche sie die gewöhnlichen Ausfuhrhäfen bilden, des Deutschen Bundes oder jedes sonstigen Landes gehörige Waaren und Handelsartikel, welche in das Königreich Griechenland in Griechischen Schiffen eingeführt werden dürfen, können daselbst auch in Hanseatischen Schiffen, woher sie immer kommen mögen, eingeführt werden, ohne dass sie andere oder höhere Rechte oder

1843 espèce ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement, des administrations locales, ou d'établissemens particuliers quelconques, que si l'importation avait eu lieu en bâtimens Grecs. Et réciproquement toutes les marchandises et objets de Commerce productions du Sol ou de l'industrie soit du Royaume de la Grèce soit des Pays dont il est le débouché, ou en général de tout autre Pays qui pourront légalement être importés dans les Républiques Anséatiques par bâtimens Anséatiques pourront également y être importés par bâtimens Grecs de quelque lieu qu'ils viennent sans payer d'autres ou plus hauts droits ou charges de quelque espèce ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement des administrations locales ou d'établissemens particuliers quelconques que si l'importation avait eu lieu en bâtimens Anséatiques.

Art. V. Toutes les marchandises et objets de Commerce productions du Sol ou de l'industrie soit des Villes Anséatiques soit des Pays dont elles forment le débouché habituel de la Confédération Germanique, ou enfin de tout autre Pays, qui pourront légalement être exportés des Villes Anséatiques par bâtimens Anséatiques pourront également en être exportés par bâtimens Grecs, sans payer d'autres ou de plus hauts droits ou charges de quelque espèce ou dénomination que ce soit; perçus au nom ou au profit du Gouvernement, des administrations locales ou d'établissemens particuliers quelconques, que si l'exportation avait lieu en bâtimens nationaux. Et réciproquement toutes les marchandises et objets de Commerce productions du Sol ou de l'industrie soit du Royaume de la Grèce soit des Pays dont il est le débouché, ou en général de tout autre Pays qui pourront légalement être exportés du Royaume de la Grèce par bâtimens Grecs, pourront également en être exportés par bâtimens Anséatiques sans payer d'autres ou de plus hauts droits ou charges de quelque espèce ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement des administrations locales, ou d'établissemens particuliers quelconques, que si l'exportation avait eu lieu en bâtimens nationaux.

Auflagen irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheil der Regierung, der Localadministrationen oder von Privatanstalten erhoben werden, zu entrichten haben, als wenn jene Gegenstände in Griechischen Schiffen eingeführt wären. 1843

Dagegen können auch alle zu den Erzeugnissen des Bodens oder der Industrie des Königreichs Griechenland oder der sich desselben für seine Ausfuhren bedienenden Länder oder jedes sonstigen Landes gehörige Waaren und Handelsartikel, welche in die Hanseatischen Republiken in Hanseatischen Schiffen eingeführt werden dürfen, daselbst auch in Griechischen Schiffen, woher sie immer kommen mögen, eingeführt werden, ohne dass sie andere oder höhere Rechte oder Auflagen irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheil der Regierung, der Localadministrationen oder von Privatanstalten erhoben werden, zu entrichten haben, als wenn jene Gegenstände in Hanseatischen Schiffen eingeführt wären.

Art. 5. Alle zu den Erzeugnissen des Bodens oder der Industrie der Hansestädte oder der Länder, für welche sie die gewöhnlichen Ausfuhrhäfen bilden, des Deutschen Bundes, so wie jedes sonstigen Landes gehörige Waaren und Handelsartikel, welche aus den Hansestädten mittelst Hanseatischer Schiffe ausgeführt werden dürfen, können aus denselben auch in Griechischen Schiffen ausgeführt werden, ohne dass sie andere oder höhere Rechte oder Auflagen irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheil der Regierung, der Localadministrationen oder von Privatanstalten erhoben werden, zu entrichten haben, als wenn jene Gegenstände in Schiffen des eignen Landes ausgeführt würden.

Ebenso können alle zu den Erzeugnissen des Bodens oder der Industrie des Königreichs Griechenland oder der sich desselben für seine Ausfuhren bedienenden Länder so wie jedes sonstigen Landes gehörige Waaren und Handelsartikel, welche aus dem Königreiche Griechenland mittelst Griechischer Schiffe ausgeführt werden dürfen, aus demselben auch in Hanseatischen Schiffen ausgeführt werden, ohne dass sie andere oder höhere Rechte oder Auflagen irgend einer Art oder Benennung, welche im Namen oder zum Vortheil der Regierung, der Localadministrationen oder von Privatanstalten erhoben werden, zu entrichten haben, als

1843

Art. VI. Autant que le cabotage se trouve reservé aux bâtimens nationaux on est convenu de part et d'autre que les Citoyens et sujets des Hautes Parties contractantes jouiront à cet égard, comme par rapport à la faculté de se servir des bâtimens côtiers pour le transport de leurs marchandises des mêmes droits qui sont accordés ou qui le seront par la suite aux sujets de la Nation la plus favorisée.

Art. VII. Il ne pourra par être établi dans les territoires de l'une des Puissances Contractantes sur les productions du Sol ou de l'industrie de l'autre aucune prohibition ou restriction d'importation ou d'exportation, ni d'autres ou de plus forts droits quelle qu'en soit l'espèce ou la dénomination, soit à l'importation soit à l'exportation de tous les articles de la production naturelle ou manufacturée de l'une ou de l'autre, qu'autant que ces prohibitions, ces restrictions et ces droits sont ou seront en même tems établis sur les articles de la même espèce de la production naturelle ou manufacturée de quelque Nation que ce soit.

Toute faculté d'entrepôt et de transit, toutes primes et remboursemens de droits qui seraient accordés dans les territoires de l'une des Hautes Parties Contractantes à l'importation ou l'exportation de quelque objet que ce soit seront également accordés aux objets de la même espèce produit du sol ou de l'industrie de l'autre Partie Contractante et aux importations et exportations faites dans ces bâtimens.

En outre il est convenu pour tous les effets du présent article, que devront être considerés et réputés également comme productions naturelles ou manufacturées des Républiques Anséatiques celles des Etats de la Confédération Germanique importées des ports Anséatiques dans les cas où les produits bruts ou manufacturés de la Grèce après avoir été importés dans les ports Anséatiques jouiraient dans les Etats de la Confédération sous tous les rapports ci-dessus indiqués des mêmes avantages que les produits de la même espèce de tout autre Pays. — Et réciproquement que seront aussi considérées et reputées comme productions naturelles ou manufacturées de la Grèce celles des Pays limitrophes de

wenn jene Gegenstände in Schiffen des eignen Landes 1843
ausgeführt würden.

Art. 6. So lange die Küstenfahrt ausschliesslich den Schiffen des eignen Landes vorbehalten bleibt, ist man beiderseits übereingekommen, dass die Bürger und Unterthanen der Hohen Contrahenten in dieser Beziehung sowohl als in Betreff der Befugniss sich der Küstenfahrzeuge zum Transport ihrer Güter zu bedienen, derselben Rechte geniessen sollen, welche jetzt oder künftig den Unterthanen der am meisten begünstigten Nationen zugestanden werden.

Art. 7. In dem Territorium der einen der contrahirenden Mächte darf auf die Boden- oder Industrie-Erzeugnisse der Andern hinsichtlich der Ein- oder Ausfuhr kein Verbot und keine Beschränkung, auch keine andere oder höhere Abgabe irgend einer Art auf die Ein- oder Ausfuhr der Natur- oder Kunst-Erzeugnisse des einen oder andern Landes gelegt werden, insofern nicht zu derselben Zeit solche Verbote, Beschränkungen und Auflagen für gleichartige Natur- oder Kunsterzeugnisse aller Nationen ohne Unterschied statt finden oder angeordnet werden.

Jede Niederlage und Transit-Befugniss, so wie alle Prämien und Rückzölle, welche etwa im Territorium des einen der Hohen Contrahenten für die Ein- und Ausfuhr irgend eines Gegenstandes bewilligt werden, sind ebenfalls den gleichartigen Erzeugnissen des Bodens oder der Industrie des andern Contrahenten und den Ein- und Ausfuhren in dessen Schiffen zuzugestehen.

Ueberdies ist mit Bezug auf gegenwärtigen Artikel verabredet, dass, wofern die in die Hanseatischen Häfen eingeführten rohen oder verarbeiteten Erzeugnisse Griechenlands in den Staaten des Deutschen Bundes in allen oben angedeuteten Rücksichten derselben Vortheile wie die gleichartigen Producte aller andern Länder geniessen, auch die aus den Hanseatischen Häfen ausgeführten Natur- oder Kunsterzeugnisse der Deutschen Bundesstaaten als Producte der Hanseatischen Republiken betrachtet werden sollen.

Und auf der andern Seite, dass, wofern die in die Griechischen Häfen eingeführten rohen oder verarbeiteten Erzeugnisse der Hansestädte in den an Griechenland

1843 la Grèce exportées des ports Grecs, dans le cas où les produits bruts ou manufacturés des Villes Anséatiques après avoir été importés dans les ports Grecs jouiraient dans les dits Etats limitrophes de la Grèce sous tous les rapports ci-dessus indiqués des mêmes avantages que les produits de la même espèce de tout autre Pays.

Art. VIII. Chacune des Hautes Parties Contractantes s'engage à ne donner dans ses achâts ou ventes, ou dans ceux qui seraient faits par des Compagnies ou des Agens agissant en son nom ou sous son autorité aucune préférence aux importations ou exportations faites par ses bâtimens ou par ceux d'une Nation tierce sur celle faite dans les bâtimens de l'autre Partie contractante.

Il ne sera non plus donné dans de pareils achâts aucune préférence aux produits bruts ou manufacturés d'un Pays tiers sur les produits de la même espèce de l'autre Partie Contractante.

Art. IX. Les Républiques Anséatiques et le Royaume de la Grèce s'obligent réciproquement à ne pas accorder à d'autres Nations aucune faveur particulière en fait de Commerce ou de Navigation qui ne devienne pas immédiatement commune à l'une ou à l'autre Partie laquelle en jouira librement, si la concession était faite librement; on accordera la même ou d'autres compensations convenables si la concession était conditionelle de sorte que l'échange promette d'être également avantageux à l'un et à l'autre des Etats Contractants la présente convention.

Art. X. Les Citoyens et sujets des Pays respectifs arrivant avec leurs bâtimens à une côte appartenant à l'autre Pays mais ne voulant pas entrer dans le port où après y être entrés ne voulant décharger aucune partie de leur Cargaison, auront la liberté de partir et de poursuivre leur voyage sans payer d'autres droits, impôts ou charges quelconques pour le bâtiment ou la cargaison que les droits perçus sur les bâtimens nationaux dans les mêmes cas. Il est cependant bien entendu qu'ils sont obligés à se conformer toujours aux réglemens et ordonnances concernant la Navigation et les places ou ports dans lesquels ils pourront aborder qui sont ou seront en vigueur pour les bâtimens nationaux et qu'il sera permis aux officiers de Douane de

grenzenden Staaten in allen oben angedeuteten Rück- 1843
sichten derselben Vortheile wie die gleichartigen Producte aller andern Länder geniessen., auch die aus den Griechischen Häfen ausgeführten Natur- oder Kunsterzeugnisse besagter Grenzländer als Producte von Griechenland betrachtet werden sollen.

Art. 8. Jeder der Hohen Contrahenten verpflichten sich, bei seinen Käufen oder Verkäufen, so wie bei denen, welche von Gesellschaften oder Agenten, die in seinem Namen oder unter seiner Autorität handeln, vorgenommen werden, den mittelst seiner eignen oder der Fahrzeuge einer dritten Nation ein- oder ausgeführten Gegenstände keinerlei Vorzüge vor den Ein- oder Ausfuhren in Schiffen des andern Contrahenten zu gewähren.

Auch sollen bei dergleichen Käufen die rohen oder verarbeiteten Producte keines dritten Landes vor den gleichartigen Producten des andern Contrahenten bevorzugt werden.

Art. 9. Die Hanseatischen Republiken und das Königreich Griechenland verpflichten sich gegenseitig, keiner andern Nation in Handels- und Schifffahrtssachen irgend eine Begünstigung einzuräumen, welche nicht sofort auch dem andern Contrahenten zu Theil wird, und zwar so, dass, wenn die Begünstigung eine freie war, der Letztere ihrer ebenfalls frei theilhaftig werde, wogegen er, wenn die Concession eine bedingte war, dieselbe oder andere passende Gegenleistungen zu bewilligen hat, so dass der Tausch beiden contrahirenden Staaten gleichen Vortheil verspricht.

Art. 10. Wenn die Bürger und Unterthanen der beiderseitigen Länder, mit ihren Schiffen an den dem andern Theile gehörenden Küsten angekommen, nicht in den Hafen einlaufen oder, nachdem sie in dieselben eingelaufen sind, nichts von der Ladung löschen wollen, so dürfen sie wieder abgehen und ihre Reise fortsetzen, ohne für Schiff und Ladung andern Rechten, Auflagen oder Lasten unterworfen zu sein als denen, welchen in demselben Falle auch die Fahrzeuge des eignen Landes unterliegen. Dabei versteht es sich inzwischen, dass sie sich allen auch für die nationalen Fahrzeuge jetzt oder künftig verbindlichen Vorschriften und Anordnungen in Bezug auf die Schifffahrt und die Plätze oder Häfen, welche sie etwa berühren, stets zu

1843 les visiter, de rester à bord, de prendre telles précautions qui pourraient être nécessaires pour prévenir tout Commerce illicite pendant que les bâtimens resteront dans l'enceinte de leur jurisdiction.

Art. XI. Il est aussi convenu que les bâtimens de l'une des Parties Contractantes étant entrés dans le port de l'autre pourront se borner à ne décharger qu'une partie de leur Cargaison selon que le Capitaine ou propriétaire le désirera, et qu'ils pourront s'en aller librement avec le reste, sans payer des droits, impôts ou charges quelconques que pour la partie qui aura été mise à terre et qui sera marquée et biffée sur le manifeste qui contiendra l'énumeration des effets, dont le bâtiment était chargé, lequel manifeste devra être présenté en entier à la Douane du lieu où ce bâtiment aura abordé.

Il ne sera rien payé pour la partie de la cargaison que le bâtiment remportera et avec laquelle il pourra continuer sa route pour un ou plusieurs autres ports du même Pays et y déposer le reste de sa cargaison, si elle est composée d'objets dont l'importation est permise, en payant les droits qui y sont applicables, ou bien s'en aller dans toute autre Pays. Il est cependant entendu que les droits, impôts ou charges quelconques qui sont ou seront payables pour les bâtimens mêmes doivent être acquittés au premier port où ils romperaient le chargement ou en déchargeraient une partie; mais qu'aucun droit, impôt ou charge pareils ne seront demandés de nouveau dans les ports du même Pays où les dits bâtimens pourraient vouloir entrer après, à moins que les bâtimens nationaux ne soient sujets à quelques droits ultérieurs dans le même cas.

Art. XII. Chacune des Républiques Anséatiques et le Gouvernement Grec ont la faculté de nommer pour résider dans leurs territoires respectifs des Consuls-Généraux, Consuls, Vice-Consuls et Agens Consulaires lesquels après avoir obtenu leur Exequatur jouiront réciproquement tant pour leurs personnes que pour l'exercice de leurs fonctions de tous les droits, privilèges, pretection et assistance dont jouissent ceux de la Nation la plus favorisée.

Il est pourtant entendu que si ces droits et privilè-

fügen haben und dass die Zollbeamten befugt sind, sie 1843
zu visitiren, an Bord zu bleiben, und die etwa erforderlichen Vorsichtsmaassregeln zur Verhinderung eines unerlaubten Verkehrs während des Verweilens der Schiffe in dem Bereiche ihrer amtlichen Wirksamkeit zu ergreifen.

Art. 11. Es ist ferner verabredet, dass die in die Häfen des andern Contrahenten eingelaufenen Schiffe je nach dem Verlangen des Capitains oder des Eigners befugt sind, blos einen Theil ihrer Ladung zu löschen und mit dem Reste ungehindert weiter zu gehen, in welchem Falle sie die Rechte und Abgaben nur von dem an Land gebrachten auf dem Ladungs-Manifeste bezeichneten und durchgestrichenen Theile zu entrichten haben, als welches Manifest bei der Zollbehörde des Orts, wo das Schiff anlegt, vollständig vorgelegt werden muss. Dagegen wird Nichts bezahlt für denjenigen Theil der Ladung, welchen das Schiff wieder mitnimmt, mit welchem, indem es mit diesem Theile seine Reise nach einem oder mehreren anderen Häfen desselben Landes fortsetzen und dort den Rest seiner Ladung, wenn sie aus Gegenständen besteht, deren Einfuhr erlaubt ist, gegen Bezahlung der darauf bezüglichen Rechte löschen oder auch nach irgend einem andern Lande gehen kann. Wohlverstanden jedoch, dass die auf den Schiffen selbst lastenden Rechte und Abgaben im ersten Hafen, wo sie die Ladung brechen oder einen Theil derselben löschen, zu berichtigen sind, wogegen denn keinerlei solcher Rechte und Abgaben in denjenigen Häfen desselben Landes, in welche die besagten Schiffe nachher einlaufen wollen, gefordert werden dürfen, insofern nicht etwa auch die nationalen Schiffe in demselben Falle weiteren Abgaben unterliegen sollten.

Art. 12. Jede der Hanseatischen Republiken und die Griechische Regierung sind befugt, für die gegenseitigen Territorien, General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln und Consular-Agenten zu ernennen, welche nach Erlangung ihres Exequatur für ihre Personen sowohl hinsichtlich ihrer Amtsverrichtungen aller Rechte und Privilegien so wie alles Schutzes und Beistandes gleich denen der am meisten begünstigten Nationen geniessen.

Dabei versteht es sich inzwischen, dass wenn solche Rechte und Privilegien andern Nationen nur unter be-

1843 ges ne sont accordés à aucune autre Nation que sous des conditions spéciales, le Gouvernement respectif ne peut y prétendre qu'en remplissant les mêmes conditions.

Art. XIII. Les dits Consuls Généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agens Consulaires pourront requérir l'assistance des autorités locales pour l'arrestation, la détention et l'emprisonnement de déserteurs des navires de Guerre et marchands de leurs Pays et ils s'adresseront pour cet objet aux autorités compétentes et réclameront par écrit les déserteurs susmentionnés en prouvant par la communication des registres des navires ou rôles de l'équipage ou par d'autres documens officiels, que de tels individus ont fait partie des dits équipages, et cette réclamation ainsi prouvée l'extradition ne sera point refusée.

Les déserteurs ainsi arrêtés seront immédiatement mis à la disposition des dits Consuls, Vice-Consuls ou Agens Consulaires et pourront être enfermés dans les prisons publiques à la réquisition et aux frais de ceux qui les réclament pour être envoyés aux navires auxquels ils appartenaient ou à d'autres de la même Nation. Mais s'ils ne sont pas renvoyés dans l'espace de deux mois à compter du jour de leur arrestation ils seront mis en liberté et ne seront plus arrêtés pour la même cause. Il est entendu toutefois que si le déserteur se trouvait avoir commis quelque crime, délit ou Contravention de police, il pourra être sursis à son extradition jusqu'à ce que le Tribunal nanti de l'affaire aura rendu sa sentence et que celle-ci ait reçu son exécution.

Art. 14. Dans le cas où quelque bâtiment de l'une des Hautes Parties Contractantes aurait échoué, fait naufrage ou souffert quelque dommage sur les côtes de la Domination de l'autre, il sera donné toute aide et assistance aux personnes naufragées ou qui se trouveraient en danger et il leur sera accordé des passeports pour retourner dans leur Patrie. Les bâtimens et les marchandises naufragés ou leurs produits, s'ils ont été vendus, seront restitués à leur propriétaires ou ayant cause, si la réclamation est faite dans l'an et jour, en payant les frais de sauvetage que payeraient les bâtimens na-

sonderen Bedingungen eingeräumt sind, die bezügliche Regierung sie ebenfalls nur gegen Erfüllung derselben Bedingungen ansprechen kann. 1843

Art. 13. Besagte General-Consuln, Consuln, Vice-Consuln nud Consular-Agenten können wegen Verhaftung, Detention und Gefangennehmung der Deserteure von Kriegs- oder Kauffahrtheischiffen ihrer Länder die Hülfe der Ortsbehörden requiriren. Zu dem Ende haben sie sich an die zuständigen Behörden zu wenden und die obenerwähnten Deserteure schriftlich zu reclamiren, indem sie durch Mittheilung der Register oder Musterrollen oder durch andere amtliche Urkunden nachweisen, dass solche Individuen zu der erwähnten Mannschaft gehört haben; da denn auf eine dergestalt begründete Reclamation die Auslieferung nicht verweigert werden darf.

Die so verhafteten Deserteure werden zur Verfügung der besagten Consuln, Vice-Consuln oder Consular-Agenten gestellt und auf den Antrag und auf Kosten derer, welche sie reclamiren, in den öffentlichen Gefängnissen bewahrt, um auf die Schiffe zu welchen sie gehören oder auf andere Fahrzeuge derselben Nation gebracht zu werden. Würde diese Zurücksendung jedoch binnen zwei Monaten vom Tage der Verhaftung angerechnet nicht erfolgen, so sollen sie in Freiheit gesetzt und um der nämlichen Sache willen nicht von Neuem verhaftet werden. Hierbei versteht es sich gleichwohl, dass, falls der Deserteur sich eines Verbrechens, eines Vergehens oder einer Polizei-Uebertretung schuldig gemacht haben sollte, seine Auslieferung bis nach gesprochenem und vollzogenem Urtheile des Gerichts, bei welchem die Sache anhängig ist, aufgeschoben werden kann.

Art. 14. Wenn ein Schiff des Einen der Hohen Contrahenten an der Küste des Andern strandet, scheitert, oder sonst Havarie leidet, so soll den schiffbrüchigen oder in Gefahr befindlichen Personen Hülfe und Beistand geleistet, und sollen sie mit Pässen zur Rückkehr in ihre Heimath versehen werden, die gestrandeten Schiffe und Güter, oder im Falle des Verkaufs deren Erlös, sollen, wenn die Reclamation binnen Jahr und Tag erfolgt, ihren Eigenthümern oder deren Vertretern gegen Entrichtung derjenigen Bergungskosten, welche in gleichem Falle die eigenen Schiffe des Lan-

1843 tionaux dans le même cas et les compagnies de sauvetage ne pourront faire accepter leurs services que dans les mêmes cas et après les mêmes délais qui seraient accordés aux Capitaines et aux équipages nationaux. Les Gouvernemens respectifs veilleront d'ailleurs à ce que les Compagnies ne se permettent pas de vexations et d'actes arbitraires.

Les dits objets et marchandises sauvés du naufrage ne seront assujettis au payement des droits d'importation qu'en tant qu'on en disposerait pour être consommé dans le Pays. En tous cas la quille et les agrés du navire naufragé ne seront soumis à aucun droit.

Art. 15. Les Hautes Parties Contractantes conviennent d'appliquer dans leurs Etats l'entière rigueur des lois contre toutes personnes connues pour être pirates et contre tous individus y résidant qui seraient convaincus de connivence ou de complicité avec elle. Tous les navires et Cargaisons appartenants à des Citoyens et sujets des Hautes Parties Contractantes, que les pirates prendraient ou conduiraient dans les ports de l'une ou de l'autre, seront restitués à leurs propriétaires ou fondés de pouvoir dûement autorisés, s'ils prouvent l'identité de la propriété, et la restitution aura lieu même quand l'Article réclamé serait entre les mains d'un tiers sujet à la jurisdiction des Hautes Parties Contractantes pourvû qu'il soit prouvé que l'acquéreur savait ou pouvait savoir que le dit Article provenait de piraterie.

Art. 16. S'il arrivait que l'une des Hautes Parties Contractantes fût en guerre avec quelque Puissance, Nation ou Etat, les Citoyens et sujets de l'autre pourront continuer leur Commerce et Navigation avec ces mêmes Etats, excepté avec les Villes ou ports qui seraient bloqués ou assiégés par terre ou par mer. Mais dans aucun cas ne sera permis le Commerce des Articles reputés contrebande de guerre dans le sens le plus restreint consacré par le droit de gens. Il est convenu que tout ce que la partie belligérante aurait stipulé ou stipulerait avec d'autres Puissances d'avantageux au pavillon neutre servira également de règle entre les Républiques Anséatiques et le Royaume de la Grèce.

des zu bezahlen hätten, verabfolgt werden. Auch dürfen die Bergungsgesellschaften die Annahme ihrer Dienste nur in eben dem Falle und unter Beobachtung derselben Fristen, welche den Capitainen und Mannschaften des eigenen Landes zu statten kommen würden, verlangen. Die betreffenden Regierungen werden überdies darauf achten, dass jene Gesellschaften sich keine Vexationen oder Willkührlichkeiten erlauben. 1843

Die besagten aus dem Schiffbruche geretteten Gegenstände und Güter sind nur, insofern über sie zum Verbrauch im Lande verfügt werden sollte, den Eingangsrechten unterworfen. Kiel und Takelage des gestrandeten Schiffes aber unterliegen auf keinen Fall einer Abgabe.

Art. 15. Die Hohen Contrahenten verpflichten sich in ihren Staaten gegen jegliche als Seeräuber bekannte Personen so wie gegen alle des Zusammenhaltens mit ihnen oder der Mitschuld dabei überführte Einwohner die ganze Strenge der Gesetze anzuwenden. Alle Bürgern oder Unterthanen der Hohen Contrahenten gehörige Schiffe und Ladungen, welche die Seeräuber nehmen oder in die Häfen des einen oder andern Theils bringen, sollen den Eigenthümern oder deren gehörig legitimirten Bevollmächtigten, wenn sie die Identität beweisen, zurückgegeben werden. Ja selbst da, wo der reclamirte Gegenstand in der Hand eines der Gerichtsbarkeit der Hohen Contrahenten unterworfenen Dritten sein sollte, findet die Restitution statt, wenn es erwiesen ist, dass der Erwerber wusste oder wissen konnte, der Artikel rühre von Seeraub her.

Art. 16. Sollte einer der Hohen Contrahenten mit irgend einer Macht, Volk oder Staat in Krieg gerathen, so können die Bürger und Unterthanen des andern Theils nichts destoweniger ihre Handels- und Schifffahrtsverbindungen mit solchen Staaten, ausgenommen mit den etwa zu Lande oder zu Wasser belagerten oder blockirten Häfen fortsetzen. Gänzlich untersagt ist jedoch der Handel mit denjenigen Artikeln, welche im engsten völkerrechtlichen Sinne für Kriegscontrebande gelten. Auch ist man übereingekommen, dass Alles, was die kriegführende Partei mit andern Mächten zu Gunsten der neutralen Flagge verabredet haben oder künftig verabreden möchte, auch unter den Hanseatischen Republiken und dem Königreiche Griechenland als Regel dienen soll.

1843 Art. 17. Les deux Hautes Parties Contractantes désirant mettre leur Commerce réciproque autant que possible à l'abri de toute entrave et également animées du désir d'agir sur des principes conformes à la plus stricte justice sont convenues, vû l'éloignement de leurs Pays respectifs et l'incertitude qui en résulte sur les divers événemens qui pourraient avoir lieu, qu'un bâtiment marchand appartenant à l'une d'Elles qui se trouverait destiné pour un port bloqué par l'autre au moment du départ de ce bâtiment, mais que, à l'époque où le dit bâtiment avait quitté les ports où il avait pris son chargement ou ceux où il aurait relâché en route, la nouvelle du blocus n'y serait pas parvenue officiellement, ne sera pas cependant ni capturé ni condamné pour avoir essayé une seule fois d'entror dans les dits ports. Mais les bâtimens qui après avoir été renvoyés une fois par l'escadre chargée du blocus essayeraient d'entrer une seconde fois dans le même port bloqué, durant la continuation de ce blocus se trouveraient alors sujets à être détenus et condamnés.

Art. 18. La présente Convention est considérée commune et également applicable aux trois Républiques Anséatiques de Lûbeck, de Brême et de Hambourg. Il est convenu néanmoins qu'il n'existe point de solidarité entre leurs Etats Souverains et que les stipulations de ce Traité resteront en pleine force par rapport au reste de ces Républiques malgré leur cessation par rapport à l'une d'Elles.

Art. XIX. Le présent Traité sera en vigueur pendant dix années à partir du jour de l'échange des ratifications et si avant l'expiration des neuf premières années l'une ou l'autre des Hautes Parties Contractantes n'avait pas annoncé à l'autre par une notification officielle son intention d'en faire cesser l'effet, ce Traité sera obligatoire une année au délà et ainsi de suite jusqu'à l'expiration des douze mois qui suivront une semblable notification à quelque époque qu'elle ait lieu.

Art. XX. Le présent Traité sera ratifié par les Senats des Républiques Anséatiques et par Sa Majesté le Roi de la Grèce et les ratifications en seront échangées à Londres dans l'espace de six mois ou plutôt si faire se peut.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs des

Art. 17. Die Hohen Contrahenten, beseelt von dem Wunsche, ihren gegenseitigen Handel so viel wie möglich gegen alle Hemmungen zu schützen und nach den Grundsätzen der strengsten Gerechtigkeit zu verfahren, sind in Erwägung der zwischen ihren Ländern stattfindenden Entfernung und der daher erwachsenden Ungewissheit hinsichtlich etwaniger Ereignisse übereingekommen, dass, wenn ein dem einen Theile angehörendes Kauffahrtheischiff nach einem im Augenblicke seiner Abfahrt von dem andern Theile blockirten Hafen bestimmt sein sollte, ohne dass zur Zeit seiner Abfahrt aus den Häfen, wo es seine Ladung eingenommen oder die es unterwegs berühre, die officielle Nachricht von der Blockade angekommen wäre, ein solches Schiff wegen einmaligen Versuchs, in besagten Hafen einzulaufen, weder aufgebracht noch condemnirt werden soll. Diejenigen Schiffe jedoch, welche, nachdem sie von dem Blockade-Geschwader zurückgewiesen worden, während der Dauer der Blockade nochmals in denselben blockirten Hafen einzulaufen versuchen sollten, würden alsdann der Aufbringung und Condemnation unterliegen. 1843

Art. 18. Obgleich die gegenwärtige Convention als den drei Republiken Lübeck, Bremen und Hamburg gemeinsam angesehen wird, so ist doch vereinbaret, dass zwischen deren selbstständigen Staaten keine Solidarität besteht und dass die Bestimmungen dieses Tractats, falls sie in Betreff einer derselben wegfallen würden, nichtsdestoweniger für die Uebrigen in voller Kraft bleiben sollen.

Art. 19. Gegenwärtiger Tractat soll zehn Jahre hindurch, vom Tage der Auswechselung der Ratificationen angerechnet, in Kraft verbleiben und wenn vor Ablauf der ersten neun Jahre keiner der Hohen Contrahenten dem Andern mittelst einer officiellen Note seine Absicht, denselben ausser Wirksamkeit zu setzen, kund giebt, so bleibt der Tractat noch ein Jahr länger und sofort für alle Zukunft bis zwölf Monate nach erfolgter Kündigung in Kraft.

Art. 20. Gegenwärtiger Tractat soll von den Senaten der Hanseatischen Republiken und von Seiner Majestät dem Könige von Griechenland ratificirt und die Ratificationen binnen sechs Monaten oder wo möglich noch früher zu London ausgewechselt werden.

Des zur Urkunde haben die Bevollmächtigten der

1843 Hautes Parties Contractantes ont signé le présent Traité écrit en Français et y ont apposé leurs sceaux.

Fait en duplicata à Athènes le $\frac{\text{31. Mai}}{\text{12. Juin}}$ de l'an de Grâce Mil huit Cent quarante trois.

(sign.) P. Colquhoun Dr. (L. S.) (sign.) Pierre Delyanni. (L. S.)

(Le traité précédent publié officiellement à Brême le 2 Juin 1847, n'a jusqu'ici pas été ratifié par les villes de Hambourg et de Lübeck.)

47.

Décret du 25 Janvier 1843 publié à Lima le 1 Juillet sur le commerce entre le Pérou et la Chine.

Le citoyen Francisco Vidal, général de division des armées nationales, vice-président du conseil d'Etat, chargé du pouvoir exécutif, etc., etc.,

Considérant: 1° Que les directeurs de la compagnie asiatique ont signalé au gouvernement la nécessité d'adopter une résolution provisoire, touchant les priviléges de cette compagnie, attendu que plusieurs navires étrangers chargés de marchandises asiatiques, sont maintenant sur le point d'arriver;

2° Qu'il est à peu près impossible que le conseil d'Etat se prononce immédiatement sur les questions que le gouvernement lui a soumises touchant les affaires de la compagnie, attendu que ses fonctions sont maintenant suspendues, faute d'un nombre de membres suffisant, et qu'en supposant même qu'on triomphât de cette difficulté, il doit avant tout s'occuper des mesures préparatoires à la réunion du congrès, qui ne peut être différée pour quelque motif que ce soit;

3° Que ces circonstances mettent le gouvernement dans la nécessité de décider seul cette question, mais qu'attendu son importance et la proximité de l'époque de la réunion du congrès, il ne la décide que provisoirement, ainsi que cela a déjà eu lieu en plusieurs occasions;

Hohen Contrahenten gegenwärtigen in Französischer Sprache abgefassten Tractat unterschrieben und ihre Siegel beigedruckt. 1843

Geschehen in duplo zu Athen den $\frac{\text{31. Mai}}{\text{12. Juni}}$ im Jahre des Heils Eintausend achthundert drei und vierzig.

(gez.) P. Colquhoun Dr. (gez.) Pierre Delyanni.
(L. S.) (L. S.)

(Der vorstehende Tractat, der am 2. Juni 1847 in Bremen officiell veröffentlicht worden, ist bis jetzt noch nicht gleichfalls von den freien Städten Hamburg und Lübeck ratificirt worden.)

4° Que les mesures provisoires qu'il s'agit d'adopter, ont pour objet la protection de la navigation et du commerce national;

5° Que l'adoption de droits différentiels est universellement en usage, chez les nations les plus éclairées, pour l'encouragement de la navigation lointaine et du commerce;

6° Que les droits actuellement perçus, d'après le tarif, sur les marchandises asiatiques importées pour la consommation sont tellement faibles que, même en les portant au double, l'augmentation ne sera pas considérable, et affectera d'autant moins les intérêts des classes pauvres qu'elle portera sur des articles de luxe;

7° Que les priviléges de la compagnie asiatique n'ayant pas été abolis, et toute importation d'articles asiatiques par navires étrangers étant prohibée, la mesure que le gouvernement adopte provisoirement en autorisant leur importation par cette dernière voie, doit être reçue comme un bienfait par les parties intéressées;

Je décrète en conséquence:

Art. 1er. A partir de ce jour, tous produits et marchandises venant directement d'Asie et importés par des bâtimens naviguant légitimement sous pavillon péruvien et consignés à des citoyens péruviens conformément à l'art. 84 du règlement de commerce, paieront les droits d'entrée correspondans, qui leur seront imposés selon leur nature.

2. Les produits et marchandises d'Asie qui, à partir de ce jour, seront importés sous pavillon étranger,

1843 paieront en espèces, à l'époque où ils seront admis pour la consommation, le double des droits qui ont été perçus jusqu'à ce jour en vertu des règlemens du commerce.

3. Les dispositions de l'art. 83 du règlement de commerce seront sans force en ce qui concerne les droits à lever sur les marchandises asiatiques sous pavillon national ou étranger.

Le ministre des finances est chargé de l'exécution du présent décret et d'en donner, en temps utile, avis au corps législatif.

Donné au palais du gouvernement suprême, à Lima le 25 janvier 1343.

Signé: FRANCISCO VIDAL.

48.

Convention entre la Prusse et le Duché de Brunswick sur la protection réciproque des étiquêtes de marchandises, signée à Berlin le 15 *Août* 1843.

Ministerial-Erklärung über die zwischen der Königlich Preussischen und der Herzoglich Braunschweigischen Regierung getroffene Uebereinkunft wegen des gegenseitigen Schutzes der Waarenbezeichnungen.

(Gesetzsammlung für die Preuss. Staaten. 1843. Nro 27.)

Gemäss dem §. 4. des Königlich Preussischen Gesetzes vom 4. Juli 1840., betreffend den Schutz der Waarenbezeichnungen, sollen die Bestimmungen der §§. 1. und 2. dieses Gesetzes auch zu Gunsten der Unterthanen derjenigen fremden Staaten in Anwendung gebracht werden, mit welchen wegen der deshalb zu beobachtenden Reziprocität Uebereinkunft getroffen worden ist. Nachdem nunmehr die Königlich Preussische und die Herzoglich Braunschweigische Regierung unter sich übereingekommen sind, gegenseitig ihre beiderseitigen Unterthanen in dem gesetzlichen Schutze der Waarenbezeichnungen einander gleich zu stellen und zu behandeln, so wird hierdurch Seitens des unterzeichneten Königlich Preussischen Ministeriums der auswärtigen

Angelegenheiten noch besonders und ausdrücklich er- 1843
klärt, dass die Bestimmungen der §§. 1. und 2. des erwähnten Gesetzes vom 4. Juli 1840. auch zum Schutze der Herzoglich Braunschweigischen Unterthanen in der gesammten Königlich Preussischen Monarchie bis auf Weiteres Anwendung finden sollen.

Hierüber ist Königlich Preussischer Seits die gegenwärtige Ministerial-Erklärung ausgefertigt und solche mit dem Königlichen Insiegel versehen worden.

Berlin, den 15. August 1843.

(L. S.)

Königlich-Preussisches Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.

Frh. v. Bülow.

Vorstehende Erklärung wird, nachdem sie gegen eine entsprechende Erklärung der Herzoglich Braunschweigschen Regierung ausgewechselt worden ist, hierdurch zur öffentlichen Kenntniss gebracht.

Berlin, den 27. August 1843.

Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten.

Frh. v. Bülow.

39.

Acte du Parlament d'Angleterre du 22 Août 1843 pour mettre en effet le traité entre la Grande-Bretagne et les Etats-unis de l'Amérique du 9 Août 1842 sur l'extradition réciproque des malfaiteurs *).

Whereas by the 10 Art. of a Treaty between Her Majesty and the United States of America, signed at Washington on the 9 August 1842, the ratifications whereof were exchanged at London on the 13 Octobre 1842, it was agreed that Her Majesty and the said United States should, upon mutual requisitions by them or their Ministers, officers or Authorities respectively made deliver up to Justice all Persons who, being char-

*) Public general Statutes passed at the 6th and 7th year of the Reign of Queen Victoria. Lond. 1843 p. 680.

1843 ged with the crime of Murder, or assault with Intent to commit Murder or Piracy, or Arson or Robbery, or Forgery, or the Utterance of forged Papers, committed within the Jurisdiction of either of the High Contracting Parties, should seek an Asylum or should be found within the territories of the other; provided that this should only be done upon such Evidence of criminality as according to the laws of the Place where the fugitive or person so charged should be found would justify his Apprehension and Commitment for trial if the Crime or Offence had been there committed, and that the respective Judges and other Magistrates of the two Governments should have Power, Jurisdiction and Authority, upon complaint made under Oath, to issue a Warrant for the Apprehension of the fugitive or person so charged, so that he might be brought before such Judge or other Magistrates respectively, to the end that the Evidence of Criminality might be heard and considered, and if on such Hearing the Evidence should be deemed sufficient to sustain the charge, it should be the Duty of the examining Judge or Magistrate to certify the same to the proper executive Authority, that a Warrant might issue for the Surrender of such *Fugitive*, and that the Expence of such Apprehension and Delivery should be borne and defrayed by the Party making the Requisition and receiving the Fugitive; and it is by the Eleventh Article of the said Treaty further agreed, that the Tenth Article, herein-before recited, should continue in force until one or other of the High Contracting Parties should signify its Wish to terminate it, and no longer: And whereas it is expedient that Provision should be made for carrying the said Agreement into effect; be it enacted by the Queen's most Excellent Majesty, by and with the Advice and Consent of the Lords Spiritual and Temporal, and Commons, in this present Parliament assembled, and by the Authority of the same, That in case Requisition shall at any Time be made by the Authority of the said United States, in pursuance of and according to the said Treaty, for the Delivery of any Person charged with the Crime of Murder, or Assault with Intent to commit Murder, or with the Crime of Piracy, or Arson, or Robbery, or Forgery, or the Utterance of forged Paper, committed within the Jurisdiction of the United

States of *America*, who shall be found within the 1843
Territories of Her Majesty, it shall be lawful for One of Her Majesty's Principal Secretaries of State, or in *Ireland* for the Chief Secretary of the Lord Lieutenant of *Ireland*, and in any of Her Majesty's Colonies or Possessions abroad for the Officer administering the Government of any such Colony or Possession, by Warrant under his Hand and Seal to signify that such Requisition has been so made, and to require all Justices of the Peace and other Magistrates and Officers of Justice within their several Jurisdictions to govern themselves accordingly, and to aid in apprehending the Person so accused, and committing such Person to Gaol for the Purpose of being delivered up to Justice, according to the Provisions of the said Treaty; and thereupon it shall be lawful for any Justice of the Peace, or other Person having Power to commit for Trial Persons accused of Crimes against the Laws of that Part of Her Majesty's Dominions in which such supposed Offender shall be found, to examine upon Oath any Person or Persons touching the Truth of such Charge, and upon such Evidence as according to the Laws of that Part of Her Majesty's Dominions would justify the Apprehension and Committal for Trial of the Person so accused if the Crime of which he or she shall be so accused had been there committed it shall be lawful for such Justice of the Peace, or other Person having Power to commit as aforesaid, to issue his Warrant for the Apprehension of such Person, and also to commit the Person so accused to Gaol, there to remain until delivered pursuant to such Requisition as aforesaid.

II. Provided always, and be it enacted, That in every such Case Copies of the Depositions upon which the original Warrant was granted, certified under the Hand of the Person or Persons issuing such Warrant, and attested upon the Oath of the Party producing them to be true Copies of the original Depositions, may be received in Evidence of the Criminality of the Person so apprehended.

III. And be it enacted, That upon the Certificate of such Justice of the Peace, or other Person having Power to commit as aforesaid, that such supposed Offender has been so committed to Gaol, it shall be lawful for One of Her Majesty's Principal Secretaries of

1843 State, or in *Ireland* for the Chief Secretary of the Lord Lieutenant of *Ireland*, and in any of Her Majesty's Colonies or Possessions abroad for the Officer administering the Government of any such Colony or Possession, by Warrant under his Hand and Seal to order the Person so committed to be delivered to such Person or Persons as shall be authorized in the Name of the said United States to receive the Person so committed, and to convey such Person to the Territories of the said United States, to be tried for the Crime of which such Person shall be so accused, and such Person shall be delivered up accordingly, and it shall be lawful for the Person or Persons authorized as aforesaid to hold such Person in Custody, and take him or her to the Territories of the said United States, pursuant to the said Treaty; and if the Person so accused shall escape out of any Custody to which he or she shall be committed, or to which he or she shall be delivered as aforesaid, it shall be lawful to retake such Person, in the same Manner as any Person accused of any Crime against the Laws of that Part of Her Majesty's Dominions to which he or she shall so escape may be retaken upon an Escape.

IV. And be it enacted, That where any Person who shall have been committed under this Act, to remain until delivered up pursuant to Requisition as aforesaid, shall not be delivered up pursuant thereto, and conveyed out of Her Majesty's Dominions within Two Calendar Months after such Committal, over and above the Time actually required to convey the Prisoner from the Gaol to which he or she was committed by the readiest Way out of Her Majesty's Dominions, it shall in every such Case be lawful for any of Her Majesty's Judges in that Part of Her Majesty's Dominions in which such supposed Offender shall be in Custody, upon Application made to him or them by or on behalf of the Person so committed, and upon Proof made to him or them that reasonable Notice of the Intention to make such Application has been given to some or One of Her Majesty's Principal Secretaries of State, or in *Ireland* to the Chief Secretary of the Lord Lieutenant of *Ireland*, and in any of Her Majesty's Colonies or Possessions abroad for the Officer administering the Government of any such Colony or Possession, to

order the Person so committed to be discharged out of 1843
Custody, unless sufficient Cause shall be shown to such Judge or Judges why such Discharge ought not to be ordered.

V. And be it enacted, That if by any Law or Ordinance to be hereafter made by the local Legislature of any *British* Colony or Possession abroad Provision shall be made for carrying into complete Effect within such Colony or Possession the Objects of this present Act, by the Substitution of some other Enactment in lieu thereof, then it shall be competent to Her Majesty, with the Advice of Her Privy Council, (if to Her Majesty in Council it shall seem meet, but not otherwise,) to suspend the Operation within any such Colony or Possession of this present Act, so long as such substituted Enactment shall continue in force there, and no longer.

VI. And be it enacted, That this Act shall continue in force during the Continuance of the Tenth Article of the said Treaty.

50.

Notification du plénipotentiaire anglais en Chine, du 17 août 1843, relative au pilotage dans la rivière de Canton.

L'extrait ci-joint d'une communication adressée par le plénipotentiaire et premier surintendant du commerce britannique à leurs excellences le commissaire impérial, le gouverneur-général, le gouverneur et le surintendant des douanes maritimes (Hoppo), relative au pilotage, est publié pour l'instruction générale, et tous les capitaines ou commandans de navires sont priés de prêter leur concours pour la mise à exécution de l'arrangement proposé en délivrant aux personnes qu'ils emploieraient comme pilotes et qui auraient leur approbation des certificats à cet effet.

Des arrangemens sont sur le point d'être conclus pour que tous les navires destinés à l'intérieur, fassent leur déclaration à la Bocca-Tigris en montant vers

1843 Whampoa; ils détermineront aussi la manière dont cette déclaration devra être faite, ainsi que les règles à suivre à ce sujet, et ils seront portés le plus tôt possible à la connaissance du public.

Par ordre, signé: RICHARD WOOSHAM.

EXTRAIT.

Je partage entièrement l'opinion de vos excellences, que les capitaines de navires doivent avoir désormais la permission de louer leurs propres pilotes sans s'adresser au bureau du préfet adjoint de Macao ou à tout autre département; et à l'effet d'empêcher les personnes incapables de se charger de la responsabilité attachée aux devoirs de pilote, je propose que tout individu qui voudra s'offrir pour pilote produise des certificats de trois capitaines de navires au moins, constatant qu'il est apte à remplir ce devoir.

Le consul auquel ces certificats seront présentés, délivrera au porteur une autorisation en langues anglaise et chinoise, d'exercer la profession de pilote pour les navires britanniques (et étrangers). Cet arrangement préviendra autant que possible les accidens, et si malheureusement il en arrive, il autorisera ceux qui perdraient leurs navires ou propriétés à réclamer contre les assureurs.

51.

Acte du Parlament d'Angleterre du 22 Août 1843, pour mettre en effet le traité entre la Grande-Bretagne et la France du 13 Février 1843 sur l'extradition réciproque des malfaiteurs.

(Collection of the Public General Statutes passed at the sixth and seventh year of the Reign of Her Majesty Queen Victoria, London, 1843 p. 677.)

Whereas by a Convention between Her Majesty and the King of the *French*, signed at *London* on the Thirteenth Day of *February* in the Year One thous-

sand eight hundred and forty-three, the Ratifications 1843 whereof were exchanged at *London* on the Thirteenth Day of *March* in the same Year, it was agreed, "that the High Contracting Parties should, on Requisition made in their Name through the Medium of their respective diplomatic Agents, deliver up to Justice Persons who, being accused of the Crimes of Murder (comprehending the Crimes designated in the *French* Penal Code by the Terms Assassination, Parricide, Infanticide, and Poisoning), or of an Attempt to commit Murder, or of Forgery, or of fraudulent Bankruptcy, committed within the Jurisdiction of the requiring Party should seek an Asylum or should be found within the Territories of the other; provided that this should be done only when the Commission of the Crime should be so established as that the Laws of the Country where the Fugitive or Person so accused should be found would justify his Apprehension and Commitment for Trial if the Crime had been there committed;" and it is by the said Convention further stipulated, "that on the Part of the *British* Government the Surrender should be made only on the Report of a Judge or Magistrate duly authorized to take cognizance of the Acts charged against the Fugitive in the Warrant of Arrest or other equivalent judicial Document issued by a Judge or competent Magistrate in *France*, and likewise clearly setting for the said Acts;" and it is by the said Convention further stipulated and agreed, "that the Expences of any Detention and Surrender made in virtue of the Stipulations herein-before recited should be borne and defrayed by the Government in whose Name the Requisition should have been made;" and it is by the said Convention further stipulated and agreed, "that the Provisions of the said Convention should not apply in any Manner to Crimes of Murder, Forgery, or fraudulent Bankruptcy committed antecedently to the Date thereof," and it is by the said Convention further stipulated and agreed, "that the said Convention should be in force until after the First Day of *January* in the Year One thousand eight hundred and fortyfour, after which Date either of the High Contracting Parties should be at liberty to give Notice to the other of its Intention to put an end to it, and it should altogether cease and determine at the Expira-

1843 tion of Six Months from the Date of such Notice;" And whereas it is expedient that Provision should be made for carrying the said Convention into effect: Be it therefore enacted by the Queen's most Excellent Majesty, by and with the Advice and Consent of the Lords Spiritual and Temporal, and Commons, in this present Parliament assembled, and by the Authority of the same, That in case Requisition be duly made, pursuant to the said Convention, in the Name of His Majesty the King of the *French*, by His Ambassador or other accredited diplomatic Agent, to deliver up to Justice any Person who, being accused of having committed, after the Ratification of the said Convention, the Crime of Murder (comprehending the Crimes designated in the *French* Penal Code by the Terms Assassination, Parricide, Infanticide, and Poisoning), or of an Attempt to commit Murder, or of Forgery, or of fraudulent Bankruptcy, within the Territories and Jurisdiction of His said Majesty the King of the *French*, shall be found within the Dominions of Her Majesty, it shall be lawful for her Majesty's Principal Secretaries of State, or in *Ireland* for the Chief Secretary of the Lord Lieutenant of *Ireland*, and in any of Her Majesty's Colonies or Possessions abroad for the Officer administering the Government of any such Colony or Possession, by Warrant under his Hand and Seal, to signify that such Requisition has been so made, and to require all Justices of the Peace and other Magistrates and Officers of Justice within their several Jurisdictions to govern themselves accordingly, and to aid in apprehending the Person so accused and committing such Person to Gaol, for the Purpose of being delivered up to Justice, according to the Provisions of the said Convention, and thereupon it shall be lawful for any Justice of the Peace, or other Person having Power to commit for Trial Persons accused of Crimes against the Laws of that Part of Her Majesty's Dominions in which such supposed Offender shall be found, to examine upon Oath any Person or Persons touching the Truth of such Charge, and, upon such Evidence as according to the Laws of that Part of Her Majesty's Dominions would justify the Apprehension and Committal for Trial of the Person so accused if the Crime of which he or she shall be so accused had been there committed, it shall be lawful

for such Justice of the Peace, or other Person having 1843
Power to commit as aforesaid, to issue his Warrant for the Apprehension of such Person, and also to commit the Person so accused to Gaol, there to remain until delivered pursuant to such Requisition as aforesaid.

II. Provided always, and be it enacted, That in every such Case Copies of the Depositions upon which the original Warrant was granted, certified under the Hand of the Person or Persons issuing such Warrant, and attested upon the Oath of the Party producing them to be true Copies of the original Depositions, may be received in Evidence of the Criminality of the Person apprehended.

III. And be it enacted, That it shall be lawful for One of Her Majesty's Principal Secretaries of State, or in *Ireland* for the Chief Secretary of the Lord Lieutenant of *Ireland*, and in any of Her Majesty's Colonies or Possessions abroad for the Officer administering the Government of any such Colony or Possession, by Warrant under his Hand and Seal to order the Person so committed to be delivered up to such Person or Persons as shall be duly authorized in the Name of the said King of the *French* to receive the Person so committed, and convey such Person to the Dominions of the said King of the *French*, to be tried for the Crime of which such Person shall be so accused, and such Person shall be delivered up accordingly; and it shall be lawful for the Person or Persons authorized as aforesaid to receive the Person so charged with Crime and committed as aforesaid to hold such Person in Custody, and take him or her to the Dominions of the King of the *French*, pursuant to the said Convention; and if the Person so accused shall escape out of any Custody to which he or she shall be committed, or to which he or she shall be delivered as aforesaid, it shall be lawful to retake such Person, in the same Manner as any Person accused of any Crime against the Laws of that Part of Her Majesty's Dominions to which he or she shall so escape may be retaken upon an Escape: Provided always, that no Justice of the Peace or other Person shall issue his Warrant for the Apprehension of any such supposed Offender until it shall have been proved to him, upon Oath or by Affidavit, that the Party applying for such Warrant is the Bearer of a

1843 Warrant of Arrest or other equivalent judicial Document, issued by a Judge or competent Magistrate in *France*, authenticated in such Manner as would justify the Arrest of the supposed Offender in *France* upon the same Charge, or unless it shall appear to him that the Acts charged against the supposed Offender are clearly set forth in such Warrant of Arrest or other equivalent judicial Document.

IV. And be it enacted, That where any Person who shall have been committed under this Act, to remain until delivered up pursuant to Requisition as aforesaid, shall not be delivered up pursuant thereto, and conveyed out of Her Majesty's Dominions, within Two Calendar Months after such Committal, over and above the Time actually required for conveying the Prisoner from the Gaol to which he or she was committed by the readiest Way out of Her Majesty's Dominions, it shall in every such Case be lawful for any of Her Majesty's Judges in that Part of Her Majesty's Dominions in which such supposed Offender shall be in Custody, upon Application made to him or them by or on behalf of the Person so committed, and upon Proof made to him or them that reasonable Notice of the Intention to make such Application has been given to some or one of Her Majesty's Principal Secretaries of State in *Great Britain*, or in *Ireland* to the Chief Secretary of the Lord Lieutenant of *Ireland*, and in any of Her Majesty's Colonies or Possessions abroad for the Officer administering the Government of any such Colony or Possession, to order the Person so committed to be discharged out of Custody, unless sufficient Cause shall be shown to such Judge or Judges why such Discharge ought not to be ordered.

V. And be it enacted, That if, by any Law or Ordinance to be hereafter made by the local Legislature of any *British* Colony or Possession abroad, Provision shall be made for carrying into complete Effect within such Colony or Possession the Objects of this present Act by the Substitution of some other Enactment in lieu thereof, then it shall be competent to Her Majesty, with the Advice of Her Privy Council, (if to Her Majesty in Counsil it shall seem meet, but not otherwise,) to suspend the Operation within any such Colony or

Possession of this present Act so long as such substituted 1843
Enactment shall continue in force there, and no longer.

VI. And be it enacted, That this Act shall continue in force during the Continuance of the said Convention.

52.

Acte du Parlament d'Angleterre du 24 Août 1843, pour la suppression plus efficace de la traite d'esclaves.

(Public General Statutes passed in the 6 and 7th year of the reign of Her Majesty Queen Victoria. Lond. 1843 p. 851.)

Whereas an Act was passed in the Fifth Year of the Reign of King *George* the Fourth, intituled *An Act to amend and consolidate the Laws relating to the Abolition of the Slave Trade*, whereby it is enacted (among other things), that it shall not be lawful (except in such special Cases as are herein-after mentioned) for any Persons to deal or trade in, purchase, sell, barter, or transfer, or to contract for the dealing or trading in, Purchase, Sale, Barter, or Transfer of Slaves or Persons intended to be dealt with as Slaves; or to carry away or remove, or to contract for the carrying away or removing of Slaves or other Persons as or in order to their being dealt with as Slaves; or to import or bring, or to contract for the importing or bringing, into any Place whatsoever, Slaves or other Persons as or in order to their being dealt with as Slaves; or to ship, tranship, embark, receive, detain, or confine on board, or to contract for the shipping, transhipping, embarking, receiving, detaining, or confining on board of any Ship, Vessel, or Boat, Slaves or other Persons for the Purpose of their being carried away or removed as or in order to their being dealt with as Slaves; or to ship, tranship, embark, receive, detain, or confine on board, or to contract for the shipping, transhipping, embarking, receiving, detaining, or confining on board, of any Ship, Vessel, or Boat, Slaves or other Persons for the Purpose of their

1843 being imported or brought into any Place whatsoever as or in order to their being dealt with as Salves; or to fit out, man, navigate, equip, despatch, use, employ, let, or take to freight or on hire, or to contract for the fitting out, manning, navigating, equipping, despatching, using, employing, letting, or taking to freight or on hire, any Ship, Vessel, or Boat, in order to accomplish any of the Objects or the Contracts in relation to the Objects and Contracts have herein-before been declared unlawful, or to lend or advance, or become Security for the Loan or Advance, or to contract for the lending or advancing, or becoming Security for the Loan or Advance of Money, Goods, or Effects employed or to be employed in accomplishing any of the Objects or the Contracts in relation to the Objects which Objects and Contracts have herein-before been declared unlawful; or to become Guarantee or Security, or to contract for the becoming Guarantee or Security, for Agents employed or to be employed in accomplishing any of the Objects or the Contracts in relation to the Objects which Objects and Contracts have herein-before been declared unlawful; or in any other Manner to engage or to contract to engage, directly or indirectly, therein as a Partner, Agent, or otherwise; or to ship, tranship, lade, receive, or put on board, or to contract for the shipping, transhipping, lading, receiving or putting on board of any Ship, Vessel, or Boat, Money, Goods, or Effects to be employed in accomplishing any of the Objects or the Contracts in relation to the Objects which Objects and Contracts have herein-before been declared unlawful; or to take the Charge or Command, or to navigate or enter and embark on board, or to contract for the taking the Charge or Command or for the navigating or entering and embarking on board, of any Ship, Vessel, or Boat, as Captain, Master, Mate, petty Officer, Surgeon, Supercargo, Seaman, Marine, or Servant, or in any other Capacity, knowing that such Ship, Vessel, or Boat is actually employed, or is in the same Voyage, or upon the same Occasion, in respect of which they shall so take the Charge or Command, or navigate or enter and embark, or contract so to do as aforesaid, intended to be employed in accomplishing any of the Objects or the Contracts in relation to the Objects which Objects and Contracts

have herein-before been declared unlawful; or to insure or to contract for the insuring of any Slaves, or any Property, or other Subject Matter engaged or employed or intended to be engaged or employed in accomplishing any of the Objects or the Contracts in relation to the Objects which Objects and Contracts have herein-before been declared unlawful: And whereas it is expedient that from and after the Commencement of this Act the Provisions of the said Act herein-before recited shall be deemed to apply to, and extend to render unlawful, and to prohibit the several Acts, Matters, and Things therein mentioned when committed by *British* Subjects in Foreign Countries and Settlements not belonging to the *British* Crown, in like Manner and to all Intents and Purposes as if the same were done or committed by such Persons within the *British* Dominions, Colonies, or Settlements; and it is expedient that further Provisions should be made for the more effectual Suppression of the Slave Trade, and of certain Practices tending to promote and encourage it: Be it therefore enacted by the Queen's most Excellent Majesty, by and with the Advice and Consent of the Lords Spiritual and Temporal, and Commons, in this present Parliament assembled, and by the Authority of the same, That all the Provisions of the said consolidated Slave Trade Act herein-before recited and of this present Act shall, from and after the coming into operation of this Act, be deemed to extend and apply to *British* Subjects wheresoever residing or being, and whether within the Dominions of the *British* Crown or of any Foreign Country; and all the several Matters and Things prohibited by the said consolidated Slave Trade Act or by this present Act, when committed by *British* Subjects, whether within the Dominions of the *British* Crown or in any Foreign Country, except only as is herein-after excepted, shall be deemed and taken to be Offences committed against the said several Acts respectively, and shall be dealt with and punished accordingly: Provided nevertheless, that nothing herein contained shall repeal or alter any of the Provisions of the said Act. 1843

II. And be it declared and enacted, That all Persons holden in Servitude as Pledges for Debt, and commonly called "Pawns," or by whatsoever other

1843 Name they may be called or known, shall, for the Purpose of the said consolidated Slave Trade Act, and of an Act passed in the Third and Fourth Years of the Reign of King *William* the Fourth, intituled *An Act for the Abolition of Slavery throughout the* British *Colonies, for promoting the Industry of the manumitted Slaves, and for compensating the Persons hitherto entitled to the Services of such Slaves*, and of this present Act, be deemed and construed to be Slaves or Persons intended to be dealt with as Slaves.

III. And whereas it is expedient to make further Provision for the Trial and Punishment of Offenders; be it enacted, That all Offences against the consolidated Slave Trade Act or against this present Act, which shall be committed by *British* Subjects out of this United Kingdom, whether within the Dominions of the *British* Crown or in any Foreign Country, or by Foreigners within the *British* Dominions, except in Places where the *British* Admiral has Jurisdiction, may be taken cognizance of, inquired into, tried, and determined according to the Provisions of an Act passed in the Ninth Year of King *George* the Fourth, intituled *An Act for consolidating and amending the Statutes in* England *relative to Offences against the Person.*

IV. And whereas the Provisions heretofore made for the hearing and determining in *England* of Offences committed against the Acts for the Abolition of the Slave Trade in Places ont of this United Kingdom have been found ineffectual, by reason of the Difficulty of proving in this Kingdom Matters and Things done elsewhere; be it enacted, That in all Cases of Indictment or Information laid or exhibited in the Court of Queen's Bench for Misdemeanors or Offences committed against the said Acts or against this present Act in any Places out of the United Kingdom, and within any *British* Colony, Settlement, Plantation, or Territory, it shall and may be lawful for Her Majesty's said Court, upon Motion to be made on behalf of the Prosecutor or Defendant, to award a Writ or Writs of Mandamus, requiring the Chief Justice or other chief judicial Officer in such Colony, Settlement, Plantation, or Territory, who are hereby respectively authorized and required accordingly to hold a Court, with all convenient

Speed, for the Examination of Witnesses and receiving other Proofs concerning the Matters charged in such Indictments or Informations respectively, and in the meantime to cause public Notice to be given of the holding of such Courts, and Summonses to be issued for the Attendances of Witnesses and of Agents and Counsel of the Parties; and such Examination as aforesaid shall be then and there openly and publicly taken in the said Court *vivâ voce*, upon the respective Oaths of the Persons examined, and be reduced to Writing, and be sent to Her Majesty in Her Court of Queen's Bench (in manner set forth and prescribed in an Act passed in the Thirteenth Year of *George* the Third, Chapter Sixty-three, intituled *An Act for establishing certain Regulations for the better Management of the Affairs of the* East India *Company as well in* India *as in* Europe); and such Depositions, being duly taken and returned according to the true Intent and Meaning of this Act, shall be allowed and read, and shall be deemed as good and competent Evidence as if such Witnesses had been present and sworn, and examined *vivâ voce* at any Trial for such Misdemeanors and Offences as aforesaid in Her Majesty's said Court of Queen's Bench, any Law or Usage to the contrary thereof notwithstanding. 1843

V. Provided always, and be it enacted, That in all the Cases in which holding or taking of Slaves shall not be prohibited by this or any other Act of Parliament, it shall be lawful to sell or transfer such Slaves, any thing in this or any other Act contained notwithstanding.

VI. Provided always, and be it enacted, That nothing in this Act contained shall be taken to subject to any Forfeiture, Punishment, or Penalty any Person for transferring or receiving any Share in any Joint Stock Company established before the passing of this Act in respect of any Slave or Slaves in the Possession of such Company before such Time, or for selling any Slave or Slaves which were lawfully in his Possession at the Time of passing this Act, or which such Person shall or may have become possessed of or entitled unto *bonâ fide* prior to such Sale, by Inheritance, Devise, Bequest, Marriage, or otherwise by Operation of Law.

VII. And be it enacted, That this Act shall be

1843 deemed and taken to be in force and to have effect from and after the First Day of *November* in the Year One thousand eight hundred and forty-three, and not before.

53.

Traité de commerce et de navigation du 28 août 1843, signé à Turin entre la France et la Sardaigne.

Sa majesté le roi des Français et sa majesté le roi de Sardaigne, désirant faciliter et étendre d'une manière réciproquement avantageuse les relations commerciales et maritimes entre les deux pays, sont convenus, dans ce but, d'entrer en négociation, et ont nommé, à cet effet, pour leurs plénipotentiaires respectifs, savoir:

Sa majesté le roi des Français, le marquis *Napoléon-Hector Soult de Dalmatie*, commandeur de la Legion-d'Honneur et de l'ordre de l'Etoile polaire de Suède, membre de la Chambre des députés, son ambassadeur près la cour de sa majesté le roi de Sardaigne;

Et sa majesté le roi de Sardaigne, le comte *Clément Solar de la Marguerite*, chevalier grand-cordon de son ordre religieux et militaire des Saints-Maurice et Lazare, grand-croix de l'ordre de Saint-Etienne de Hongrie, de l'ordre d'Isabelle-la-Catholique d'Espagne, de l'ordre de Saint-Grégoire-le-Grand, chevalier de l'ordre du Christ, grand-croix des ordres du Mérite de Saint-Joseph de Toscane, de Léopold belge et de l'ordre du Sauveur de Grèce, commandeur de l'ordre de l'Etoile polaire de Suède, sénateur et grand-croix de l'ordre S. et A. Constantinien de Saint-Georges de Parme, son premier secrétaire d'Etat des affaires étrangères, notaire de la Couronne et surintendant général des postes;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivans:

Art. 1er. Les navires français arrivant dans les ports du royaume de Sardaigne, et, réciproquement, les navires sardes arrivant dans les ports du royaume de France, seront traités dans les deux pays, soit à leur entrée, soit pendant leur séjour, soit à leur sortie, sur

le même pied que les bâtimens nationaux, pour tout 1843
ce qui concerne les droits de tonnage, de pilotage, de balisage, de quaiage, de quarantaine, de port, de phare, de courtage et autres charges qui pèsent sur la coque du navire sous quelque dénomination que ce soit, que ces droits soient perçus par l'Etat, les provinces, les communes, etc., ou qu'ils le soient par des établissemens publics ou corporations quelconques.

2. La nationalité des bâtimens sera admise, de part et d'autre, d'après les lois et règlemens particuliers à chaque Etat, au moyen des titres et patentes délivrés par les autorités compétentes aux capitaines ou patrons.

3. En tout ce qui concerne le placement des navires, leur chargement et déchargement dans les ports, bassins, rades ou havres de l'un des deux Etats, il ne sera accordé aucun privilége aux navires nationaux qui ne le soit également à ceux de l'autre Etat; l'intention des hautes parties contractantes étant que, sous ce rapport aussi, les bâtimens soient traités sur le pied d'une parfaite réciprocité.

4. Les bâtimens des deux Etats pourront décharger en totalité ou en partie seulement leur cargaison dans l'un des ports des Etats de l'une ou de l'autre des hautes parties contractantes, selon que le capitaine, le patron, le propriétaire ou telle autre personne qui serait dûment autorisée dans le port à agir dans l'intérêt du bâtiment ou de la cargaison, le jugeront convenable, et se rendre ensuite avec le reste de leur cargaison dans les autres ports du même Etat. Ils pourront également, lorsqu'ils seront en charge, compléter leur cargaison successivement dans les ports du même Etat, pourvu qu'ils ne se livrent alors à aucune autre opération de commerce que celle du chargement.

5. Il est expressément entendu que les articles précédens ne sont point applicables,

1° A la navigation de côte ou de cabotage, qui demeure réservée au pavillon national dans les Etats respectifs;

2° A la législation particulière qui régit la navigation des colonies appartenant à l'un ou à l'autre Etat, et qui demeure également réservée.

6. Les capitaines et patrons des bâtimens français et sardes seront réciproquement exempts de toute obligation de recourir dans les ports respectifs des deux

1843 Etats aux expéditionnaires officiels, et ils pourront, en conséquence, librement se servir, soit de leurs consuls, soit des expéditionnaires qui seraient désignés par ceux-ci, sauf dans les cas prévus par le Code de commerce français et par le Code de commerce sarde, aux dispositions desquels la présente clause n'apporte aucune dérogation.

7. Toutes les opérations relatives au sauvetage des navires naufragés, échoués ou délaissés, seront dirigées par les consuls respectifs dans les deux pays. Ces navires, ou leurs parties et débris, leurs agrès et tous les objets qui leur appartiendront, ainsi que tous les effets et marchandises qui auront été sauvés, ou leur produit, seront consignés auxdits consuls, de même que tous les papiers trouvés à bord. Les autorités locales respectives interviendront pour maintenir l'ordre, garantir les intérêts des sauveteurs, s'ils sont étrangers aux équipages naufragés, et assurer l'exécution des dispositions à observer pour l'entrée et la sortie des marchandises sauvées. En l'absence et jusqu'à l'arrivée des consuls ou vice-consuls, les autorités locales devront d'ailleurs prendre toutes les mesures nécessaires pour la protection des individus et la conservation des effets naufragés.

Les marchandises sauvées ne seront tenues à aucun droit ni frais de douane jusqu'au moment de leur admission à la consommation intérieure.

Il ne sera exigé, soit du consul, soit des propriétaires ou ayans-droit, que le paiement des dépenses pour la conservation de la propriété et la taxe du sauvetage qui serait également payée, en pareille circonstance, par un bâtiment national.

8. Tout navire de commerce français entrant en relâche forcée dans un port de sa majesté le roi de Sardaigné, et tout navire de commerce sarde entrant en relâche forcée dans un port de France ou des possessions françaises dans le nord de l'Afrique, y seront exempts de tout droit de port ou de navigation perçu ou à percevoir au profit de l'Etat, si les causes qui ont nécessité la relâche sont réelles et évidentes, pourvu qu'ils ne se livrent dans le port de relâche à aucune opération de commerce en chargeant ou déchargeant des marchandises; bien entendu toutefois que les déchargemens et rechargemens motivés par l'obligation de réparer les navires ne seront point considérés comme

opérations de commerce donnant ouverture au paiement 1843
des droits, et pourvu que ces navires ne prolongent pas leur séjour dans le port au-delà du temps nécessaire d'après les causes qui auront donné lieu à la relâche.

9. Voulant se donner des gages de leur désir mutuel de favoriser les relations commerciales entre les deux pays, les hautes parties contractantes sont convenues, dans ce but, des dispositions suivantes:

§ Ier. Sa majesté le roi des Français consent, 1° à convertir le droit par tête établi à l'entrée en France sur les bestiaux sardes de race bovine en un droit au poids dont le maximum n'excédera pas quarante francs, non compris le décime par tête de boeuf, et une diminution proportionnelle sera appliquée à toutes les bêtes à cornes. L'introduction de ces bestiaux ne pourra, toutefois, avoir lieu que par les bureaux des douanes qui seront ultérieurement désignés d'un commun accord;

2° Sa majesté le roi des Français s'engage aussi à diminuer les droits sur l'introduction des riz du Piémont par la frontière de terre, d'un tiers du taux actuel;

3° A faire une pareille diminution d'un tiers sur le droit d'entrée en France de la céruse de fabrication sarde, tant par la voie de terre que par la voie de mer sous pavillon sarde et français;

4° A diminuer des deux cinquièmes le droit actuel sur l'introduction des fruits frais de table, oranges, etc., produits du sol sarde, sous pavillon sarde et français.

§ II Sa majesté le roi de Sardaigne s'engage de son côté,

1° A réduire les différens droits actuellement établis sur les eaux-de-vie de vin importées, soit par mer, soit par les diverses frontières de terre, savoir: d'un cinquième au moins pour les eaux-de-vie de vingt-deux degrés et au-dessous, et d'un sixième, pour celles de degrés supérieurs;

2. A réduire le droit d'entrée sur les objets de mode, de vingt-quatre francs à vingt francs par kilogramme, poids net, outre le dix pour cent de la valeur;

3° A ne soumettre les vins de France qui entreront dans les Etats sardes par la frontière du Var, du Rhone et des Alpes, qu'au même droit qui est établi sur ceux importés par voie de mer et par bâtimens nationaux;

4° A réduire le droit sur la porcelaine blanche, de

1843 cinquante francs à trente-cinq francs les cent kilogrammes, et celui sur la porcelaine en couleur ou dorée, de soixante-dix francs à cinquante francs.

10. La propriété littéraire et artistique est réciproquement garantie.

Une convention spéciale et annexée au présent traité détermine les conditions d'application et d'exécution de ce principe dans chacun des deux royaumes.

11. Le présent traité sera ratifié, et les ratifications en seront échangées à Turin, dans le délai d'un mois, ou plus tôt, si faire se peut.

Il aura force et valeur pendant six années, à dater du jour dont les hautes parties contractantes conviendront pour son exécution simultanée, dès que la promulgation en sera faite d'après les lois particulières à chacun des deux Etats.

Si, à l'expiration des six années, le présent traité n'est pas dénoncé six mois à l'avance, il continuera à être obligatoire d'année en année, jusqu'à ce que l'une des parties contractantes ait annoncé à l'autre, mais un an à l'avance, son intention d'en faire cesser les effets.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé le présent traité et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Turin, ce 28 du mois d'août de l'an de Notre-Seigneur 1843.

(L. S.) MIS DE DALMATIE.
(L. S.) SOLAR DE LA MARGUERITE.

Article additionnel.

Nonobstant la clause établie au deuxième paragraphe de l'art. 5, sa majesté le roi des Français s'engage à ne pas augmenter les droits de tonnage et autres de même nature qui affectent le corps du navire, actuellement perçus dans les ports des possessions françaises du Nord de l'Afrique sur les bâtimens sardes venant directement des ports sardes, ainsi qu'à maintenir la franchise actuelle des droits sur les céréales, le riz, les bestiaux, les fourrages, les légumes et fruits frais, le bois et le charbon, produits du sol sarde, lorsqu'ils seront importés en droiture dans lesdites possessions par navires sardes.

Le présent article additionnel aura la même force et valeur que s'il était mot à mot inséré dans le traité

ci-dessus. Il sera ratifié, et les ratifications en seront échangées en même temps. 1843

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé le présent article et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Turin, ce 28 du mois d'août de l'an de Notre-Seigneur 1843.

(L. S.) Marquis de Dalmatie.
(L. S.) Solar de la Marguerite.

54.

Convention du 28 août 1843, signée à Turin pour garantir, dans les royaumes de France et de Sardaigne, la propriété des oeuvres littéraires ou artistiques.

Sa majesté le roi des Français et sa majesté le roi de Sardaigne, également animés du désir de protéger les sciences et les arts et d'encourager les entreprises utiles qui s'y rapportent, ont, à cette fin, résolu d'adopter, d'un commun accord, les mesures qui leur ont paru les plus propres à garantir aux auteurs, ou à leurs ayans-cause, la propriété de leurs oeuvres littéraires ou artistiques dont la publication aurait lieu dans leurs Etats respectifs;

Dans ce but, leurs majestés ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir:

Sa majesté le roi des Français, le marquis *Napoléon-Hector Soult de Dalmatie*, etc.,

Et sa majesté le roi de Sardaigne, le comte *Clément Solar de la Marguerite*, etc.;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivans:

Art. 1er. Le droit de propriété des auteurs ou de leurs ayans-cause sur les ouvrages d'esprit ou d'art, comprenant les publications d'écrits, de composition musicale, de dessin, de peinture, de gravure, de sculpture, ou autres productions analogues, en tout ou en partie, tel que ce droit est réglé et déterminé par les

1843 législations respectives, s'exercera simultanément sur le territoire des deux Etats, de telle sorte que la reproduction ou la contrefaçon, dans l'un des deux Etats, d'ouvrages publiés dans l'autre Etat, soit assimilée à celle des ouvrages qui auraient été originairement publiés dans l'Etat même.

2. La traduction faite dans l'un des deux Etats d'un ouvrage publié dans l'autre Etat est assimilée à sa reproduction, et comprise dans les dispositions de l'article 1er, pourvu que l'auteur, sujet de l'un des deux souverains contractans, en faisant paraître un ouvrage, ait notifié au public qu'il entend le traduire lui-même, et que sa traduction ait été publiée dans le délai d'un an, à partir de la publication du texte original.

3. Sont également comprises dans les dispositions de l'art. 1er, et assimilées aux productions originales, en ce qui concerne leur reproduction dans la même langue, les traductions faites dans l'un des deux Etats d'ouvrages publiés hors du territoire des deux Etats.

Toutefois, ne sont pas comprises dans lesdites dispositions les traductions faites dans une langue qui ne serait pas celle de l'un des deux Etats.

4. Les dispositions des articles 1er et 2 sont applicables à la représentation des pièces de théâtre, sur lesquelles les auteurs ou leurs ayans-cause percevront les droits déterminés par la législation du pays où elles seront représentées.

5. Nonobstant les dispositions des articles 1 et 2, les articles extraits des journaux ou écrits périodiques publiés dans l'un des deux Etats pourront être reproduits dans les journaux ou écrits périodiques de l'autre Etat, pourvu que l'origine en soit indiquée.

6. L'introduction et la vente, dans chacun des deux Etats, d'ouvrages ou d'objets de contrefaçon définis par les articles 1, 2 et 3 ci-dessus sont prohibées, lors même que les contrefaçons auraient été faites dans un pays étranger.

7. En cas de contravention aux dispositions des articles précédens, la saisie des contrefaçons sera opérée et les tribunaux appliqueront les peines déterminées par les législations respectives, de la même manière que si le délit avait été commis au préjudice d'un ouvrage ou d'une production d'origine nationale.

Les caractères qui constituent la contrefaçon seront

déterminés par les tribunaux de l'un et de l'autre Etat, 1843
d'après la législation en vigueur dans chacun des deux Etats.

8. Pour faciliter l'exécution de la présente convention, les Gouvernemens contractans se communiqueront réciproquement les lois et les règlemens spéciaux que chacun d'eux pourra adopter relativement à la propriété des ouvrages ou productions définis par les articles 1, 2, 3 et 4 ci-dessus.

9. Les dispositions de la présente convention ne pourront porter préjudice, en quoi que ce soit, au droit que se réserve expressément chacun des deux Etats de permettre, surveiller ou interdire, par des mesures de législation ou de police intérieure, la circulation, la représentation ou l'exposition de tels ouvrages ou productions sur lesquels il jugera convenable de l'exercer.

10. La présente convention aura force et vigueur pendant six années, à dater du jour dont les hautes parties conviendront pour son exécution simultanée, dès que la promulgation en sera faite d'après les lois particulières à chacun des deux Etats. Si, à l'expiration des six années, elle n'est pas dénoncée six mois à l'avance, elle continuera à être obligatoire d'année en année jusqu'à ce que l'une des parties contractantes ait annoncé à l'autre, mais un an à l'avance, son intention d'en faire cesser les effets.

11. La présente convention sera ratifiée par leurs majestés, et l'échange des ratifications aura lieu à Turin, dans l'espace d'un mois, ou plus tôt, si faire se peut.

Fait à Turin, le 28 août de l'an de Notre-Seigneur 1843.

(L. S.) Mis de Dalmatie.
(L. S.) Solar de la Marguerite.

1843

43.

Traité entre la Prusse, la Saxe, le Hanovre, Danemarck et Mecklenbourg-Schwerin concernant la procedure de revision sur l'Elbe. Conclu et signé à Drèsden, le 30 Août 1843.

Ihre Majestäten die Könige von Preussen, Sachsen, Hannover und Dänemark und Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin haben, in Anerkennung der Vortheile, welche der von Allerhöchst- und Höchstdenselben über das Revisionsverfahren auf der Elbe am 23. Juni 1821. abgeschlossene und bis zum Jahre 1839. ausdrücklich verlängerte, seitdem aber bis auf Weiteres in Anwendung gebliebene Staatsvertrag in administrativer und gewerblicher Beziehung bewirkt hat, über die Erneuerung dieses Staatsvertrages unter einigen, namentlich durch den Beitritt des Königreichs Sachsen zum grossen Deutschen Zollvereine herbeigeführten Modificationen, durch Allerhöchst- und Höchst Ihre Bevollmächtigten bei der zweiten Elbschifffahrts-Revisions-Kommission, nämlich:

Seine Majestät der König von Preussen, Allerhöchst Ihren Geheimen Regierungsrath und Zollvereinsbevollmächtigten, Karl Friedrich Heinrich Albert Gustav Wendt,

Seine Majestät der König von Sachsen, Allerhöchst Ihren Direktor der 1. Abtheilung im Finanzministerium, Karl Wehner, Ritter des Königlich Sächsischen Civil-Verdienst-Ordens und des Königlich Preussischen rothen Adler-Ordens II. Klasse,

Seine Majestät der König von Hannover, Allerhöchst Ihren Ober-Steuerrath, Dr. Otto Karl Franz Klenze, Ritter des Guelphen-Ordens,

Seine Majestät der König von Dänemark, Allerhöchst Ihren Etats-Rath, Sektionschef in dem General-Zoll-Kammer- und Kommerz-Kollegium, Karl Philipp Francke, Ritter des Danebrogs-Ordens und Danebrogs-Mann, Ritter des

Königlich Preussischen rothen Adler-Ordens II. Klasse, Komthur des Grossherzoglich Oldenburgischen Haus- und Verdienst-Ordens. 1843

und

Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin, Höchstihren Kammerrath, Leopold Heinrich Friedrich Wendt,

nachstehende Vereinbarung, unter Vorbehalt Ihrer Allerhöchsten und Höchsten Ratificationen, abschliessen lassen.

Art. 1. Ihre Majestäten, die Könige von Hannover und Dänemark und Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin, werden, wie bisher, so auch ferner und bis zum 31. März 1853. das Ihnen zustehende Recht der speciellen Revision bei ihren Elbzoll-Aemtern, die Fälle dringenden Verdachts der Defraude ausgenommen, gegen diejenigen Schiffe und Flösse nicht ausüben lassen, welche das Königlich Preussische Hauptzollamt Wittenberge passiren und dort, unmittelbar oder durch die Begleitschein-Kontrole, einer speciellen Revision unterworfen werden.

Art. 2. Seine Majestät der König von Preussen werden dagegen die sämmtlichen Schiffsladungen und Flösse, welche Wittenberge passiren, dort einer speziellen Revision, soweit dieselbe zur Sicherung der Elbzolleinkünfte der drei genannten elbniederwärts belegenen Staaten erforderlich ist, auch in den Fällen unterziehen lassen, wenn die eigenen Kassen Preussens bei dem Ausfalle der Revision nicht betheiliget sind.

Die specielle Revision in Wittenberge soll nur unterbleiben

a) in der Niederfahrt: wenn eine solche schon früher bei einer dazu befugten Königlich Preussischen oder Königlich Sächsischen Zoll- oder Steuerstelle erwiesenermassen stattgefunden hat,

b) in der Auffahrt: wenn die Ladung auf ein Königlich Preussisches oder Königlich Sächsisches Zoll- oder Steueramt zur Abfertigung abgelassen wird,

und in beiden Fällen zugleich die Identität und Quantität der Ladung durch Anlegung des Verschlusses, oder in sonst geeigneter Weise festgestellt worden ist.

Allerhöchstdieselben und Seine Majestät der König von Sachsen werden Ihre Zoll- und Steuerbeamten besonders verpflichten lassen, in allen Fällen, wo nach

1843 dem Obigen eine specielle Revision zu Wittenberge nicht erfolgt, diese Revision bei denjenigen Allerhöchst Ihrer Zoll- und Steuerämter, bei welchen die Erlegung des Begleitscheins oder die Abfertigung auf Begleitschein geschieht, sorgfältigst auch dann vornehmen zu lassen, wenn dabei die Kassen des eigenen Staates nicht betheiligt sind.

Allerhöchstdieselben werden das Ergebniss der bei AllerhöchstIhren Zoll- oder Steuerämtern bewirkten speziellen Revisionen in die Manifeste vollständig und genau eintragen lassen.

Art. 3. Ausserdem genehmigen Seine Majestät der König von Preussen, dass von Ihren Majestäten den Königen von Hannover und Dänemark und Seiner Königlichen Hoheit dem Grossherzoge von Mecklenburg-Schwerin ein gemeinschaftlicher Elbzoll-Kommissar auch ferner angestellt werde.

Der turnus der Ihnen abwechselnd zustehenden Besetzung dieser Stelle bleibt der Vereinbarung der anstellenden Staaten überlassen. Diese werden nur gesittete, verträgliche und erfahrene Männer zu dem fraglichen Amte befördern und dieses ausreichend dotiren. Sporteln und Nebeneinnahmen von den Zollpflichtigen darf der Elbzoll-Kommissar unter keinem Namen oder Vorwande beziehen.

Von der Ernennung jedes Elbzoll-Kommissars und von jeder neuen oder veränderten Dienstinstruktion desselben werden die Königlich Preussische und Königlich Sächsische Regierung benachrichtiget werden.

Der gemeinschaftliche Elbzoll-Kommissar sowohl, als die Zollbeamten zu Wittenberge werden zu einem verträglichen gegenseitigen Benehmen besonders verflichtet werden.

Dem Elbzoll-Kommissar kann von den Staaten, für welche derselbe fungirt, ein Gehülfe beigegeben werden, welcher Jenem untergeordnet ist, und ihn nur ausnahmsweise in Fällen der Abwesenheit oder sonstiger Verhinderung setbstständig zu vertreten hat.

Art. 4. Der gemeinschaftliche Elbzoll-Kommissar soll bei dem Haupt-Zollamte Wittenberge

a) das Interesse seiner Allerhöchsten und Höchsten Kommittenten in allen Elbzollangelegenheiten vertreten und zu dem Ende namentlich

b) befugt seyn, die Revisionen der Schiffsladungen und

Flösse, welche jedoch den Königlich Preussischen 1843
Beamten allein zustehen, mit beizuwohnen, um dadurch die Ueberzeugung zu gewinnen, dass auch die Rechte seiner Allerhöchsten und Höchsten Kommittenten bestens wahrgenommen werden.

Er darf jedoch durch seine Anwesenheit dabei den Königlich Preussischen Zollbehörden in ihren Amtsverrichtungen nicht hinderlich werden und an dem Geschäftsbetriebe derselben nicht unmittelbar Theil nehmen.

c) Die Zollregister des Königlich Preussischen Haupt-Zollamts Wittenberge über eingehende, ausgehende und durchgehende Güter und über die davon erhobenen zollvereinländischen und Elbgefälle, nicht weniger die aufzunehmenden Notate über die Revision solcher Elbschiffs-Ladungsgegenstände, welche in Hannover, Dänemark und Mecklenburg elbzollpflichtig sind, in Preussen oder Sachsen aber vielleicht von allen Abgaben frei sind und in den dortigen Zollregistern nicht aufgeführt werden, sollen ihm jederzeit auf Verlangen im Amtslokale vorgelegt werden, um daraus das Nöthige zu extrahiren und die ihm von den Zollämtern seiner Allerhöchsten und Höchsten Kommittenten zugehenden Manifeste damit zu vergleichen.

d) Er soll in jedem Falle des dort eintretenden Begleitscheinverfahrens von dem Ausfall der am Bestimmungsorte der Ladungen vorzunehmenden speziellen Revision vollständig durch das Haupt-Zollamt zu Wittenberge unterrichtet werden.

e) Er darf den zollrichterlichen Untersuchungen, soweit diese das Interesse seiner Allerhöchsten und Höchsten Kommittenten betreffen, persönlich beiwohnen und die Akten über solche Untersuchungen einsehen und extrahiren.

f) Er hat die nacherhobenen Gefälle, Strafen, Kosten und Entschädigungsbeträge in Empfang zu nehmen und an die Zollämter seiner Allerhöchsten und Höchsten Kommittenten zu befördern.

g) Es bleibt ihm überlassen, behuf einzuleitender Strafverfahren zwischen mehreren zuständigen Gerichtsständen die Wahl zu treffen.

h) Er hat, was seine Beziehungen zu Königlich Preussischen Zollbehörden betrifft, in allen Fällen nur

1843 mit dem Oberinspektor und respektive mit dem Zollrichter des Zollamts, bei dem er angestellt ist, amtlich zu verhandeln.

Art. 5. Seine Majestät der König von Sachsen genehmigen, dass von Ihren Majestäten den Königen von Hannover und Dänemark und Seiner Königlichen Hoheit dem Grossherzoge von Mecklenburg-Schwerin, falls Allerhöchst- und Höchstdiese es angemessen finden sollten, auch bei dem Haupt-Zoll-Amte Schandau ein gemeinschaftlicher Elbzoll-Kommissar angestellt werde, auf dessen Verhältnisse alsdann die Art. 3. 4. Anwendung finden.

Art. 6. Sämmtliche Elbzollämter der kontrahirenden Staaten und der zu Wittenberge (sowie eventuell der zu Schandau) angestellte Elbzoll-Kommissar haben sich unter einander auf Verlangen Mittheilungen aus den Registern zu machen und die Einsicht der letzteren am Orte ihrer Aufbewahrung dem Vorstande des requirirenden Zollamts oder dem gemeinschaftlichen Elbzoll-Kommissar zu gestatten.

Art. 7. Ergeben, rücksichtlich elbaufwärts nach — oder durch Preussen geführte Schiffsladungen, die durch Königlich Preussische oder Königlich Sächsische Zoll- oder Steuerämter vorgenommenen speciellen Revisionen eine Abweichung — von den, bei Passirung Eines oder Mehrerer der Königlich Hannoverschen, Königlich Dänischen oder Grossherzoglich Mecklenburgschen Elbzollhebungsstellen abgegebenen, Deklarationen und eine Verkürzung der dort zu entrichten gewesenen Zollbeträge, so wird der Schiffer bei der betreffenden Königlich Preussischen oder Königlich Sächsischen Revisionsstelle nicht abgefertigt, bevor er nicht daselbst, behuf Aushändigung an den gemeinschaftlichen Elbzoll-Kommissar, 1) die verkürzten Zollgefälle nachgezahlt und zugleich 2) Strafe und Kosten erlegt oder dieserhalb Sicherheit bestellt hat.

Art. 8. Wenn die in der Auffahrt zu Wittenberge anlangenden Schiffe dort wegen angelegter Begleitschein-Kontrole ohne specielle Revision zur Weiterfahrt abgefertigt werden sollen, so ist, bevor letzteres geschieht, davon jedesmal der gemeinschaftliche Elbzoll-Kommissar zu benachrichtigen und auf dessen Verlangen der Schiffer vor seiner Weiterfahrt zur Bestellung einer besonderen Sicherheit für die bei den passirten Hannover-

schen, Dänischen und Mecklenburgschen Elbzoll-Erhebungsstellen etwa zu wenig entrichteten Gefälle anzuhalten. 1843

Rücksichtlich derjenigen Elbzollämter, bei welchen der Schiffer seine Ladung nach dem Manifeste verzollt zu haben nachweist, soll jedoch diese Sicherheit nicht höher als auf ein Drittheil der bezahlten Zollbeträge sich belaufen.

Art. 9. Für die elbniederwärts zur Verschiffung in oder durch die Hannoverschen, Dänischen oder Mecklenburgschen Zollgeleite bestimmten Ladungen bildet das Haupt-Zollamt Wittenberge die gemeinschaftliche Anmeldungs- und Revisionsstelle.

Ergiebt sich durch die daselbst vorgenommene Revision eine unrichtige Manifestation solcher Ladungen dahin, dass zu derselben gehörende Gegenstände entweder gar nicht, oder in zu geringer Menge, oder in einer Gattung, welche die Zollfreiheit oder die Anwendung eines geringeren Zollsatzes zur Folge gehabt haben würde, deklarirt sind, so wird rücksichtlich dieser Güter der davon für die Hannoverschen, Dänischen und Mecklenburgschen Elbzollgeleite, welche die verschwiegenen oder unrichtig angegebenen Güter nach Inhalt des Manifestes oder der sonst über die Ladung sprechenden Papiere erreichen sollten, zu erlegende Zoll als defraudirt angenommen, und es findet auch auf diese Fälle der Art. 7. Anwendung.

Art. 10. Ihre Majestäten die Könige von Hannover und Dänemark und Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin behalten sich, in Gemässheit der Elbschifffahrts-Akte, das Recht zur speziellen Revision derjenigen Ladungen, welche Wittenberge in der Niederfahrt nicht passirt haben und in der Auffahrt nicht zu erreichen bestimmt sind, sowie zur allgemeinen Revision aller Fahrzeuge ausdrücklich vor.

Art. 11. Dieser Vertrag tritt gleichzeitig mit der Schluss-Akte der zweiten Elb-Schifffahrts-Revisions-Kommission in Wirksamkeit.

Derselbe erlischt mit dem 31. März 1853., insofern die Allerhöchsten und Höchsten Kontrahenten sich nicht über dessen Verlängerung verständigen sollten.

Die Allerhöchsten und Höchsten Ratificationen desselben werden gleichzeitig mit denen der obengenannten Schluss-Akte ertheilt und ausgewechselt werden.

1843 Dessen zur Urkund ist derselbe von den Eingangs erwähnten Bevollmächtigten unterschrieben und untersiegelt worden.

Geschehen zu Dresden, den Dreissigsten August Ein Tausend Acht Hundert Drei und Vierzig.

(L. S.) C. F. H. A. Gustav Wendt.
(L. S.) Karl Wehner.
(L. S.) Dr. Otto Karl Franz Klenze.
(L. S.) Karl Philipp Francke.
(L. S.) Leopold F. H. Wendt.

(Der vorstehende Staatsvertrag ist von den sämmtlichen betheiligten Staaten ratificirt und die Auswechselung der Ratificationsurkunden am 1. Oktober 1844. zu Dresden bewirkt worden.)

56.

Négociations entre la France et la Chine, au mois de Septembre 1843.

Lettre de M. de Ratti-Menton à S. A. haut commissaire impérial.

Canton, le 5 septembre 1843.

Altesse, dès que le gouvernement de S. M. l'empereur des Français a été informé de l'heureux rétablissement de la paix, sa première pensée a été de nommer à Canton un consul en titre: il a cru que cette mesure pourrait contribuer à donner plus d'extension aux relations déjà si anciennes entre les empires de Chine et de France, et tout porte à espérer que cette pensée se réalisera. Toutefois, dans l'état actuel des choses et malgré la bonne harmonie qui s'est perpétuée entre les deux empires pendant plus de deux siècles, S. M. l'empereur des Français, mon auguste maître, ne désire pour ses sujets que la participation aux mêmes privilèges dont jouissent les autres nations dans le céleste empire. J'ai l'honneur de prier, en conséquence, votre altesse d'avoir la bonté de me remettre un document muni du grand sceau, semblable en tous points à celui qu'ont obtenu les Anglais et les Américains, pour ce qui concerne leurs rapports à venir avec ces contrées: ce document sera envoyé par moi au gouvernement de

S. M. l'empereur des Français, qui y verra un juste 1843
retour de la sympathie que la France a toujours ressentie pour la Chine.

J'ai l'honneur d'être, etc.

Signé: Comte de Ratti-Menton.

Lettre du gouverneur de Canton et du haut commissaire, au ministre des affaires étrangères de France, en date du 6 septembre 1843, relative au traitement des Français en Chine.

Ky-Ing, haut commissaire impérial, etc., Ky-Kong, vice-roi de la province des deux Kouang, etc., à S. Exc. M. Guizot, grand ministre de France, chargé du département des affaires étrangères.

Le 13e jour de la 7e lune intercalaire de la 23e année du règue de Taou-Kwang, nous avons reçu en audience M. le comte de Ratti-Menton, envoyé à Canton par votre excellence, en qualité de consul de première classe, et il nous a remis directement la lettre où l'illustre ministre nous manifeste des sentimens d'affection si honorables. Nous en avons le coeur plein de joie et nous l'en remercions.

Nous savons, depuis long-temps, que l'empire de France est un des premiers Etats de l'Europe; il y a trois siècles qu'il fait le commerce avec notre empire. Entre ces deux empires ont constamment régné la paix et l'amitié; jamais de dissensions, point de sujet de litige, pas discorde. Les négocians français ont constamment observé, dans leurs affaires, un esprit d'ordre exempt de toute confusion; leur conduite s'est toujours réglée sur les lois et la justice.

Moi, le commissaire impérial, ai reçu en dernier lieu de mon auguste empereur la bienveillante autorisation d'accorder aux étrangers de trafiquer dans les cinq ports de Canton, Fou-tchou, Emoui, Ning-po et Chang-haë; en conséquence, et d'accord avec mes collègues, j'ai fixé et déterminé les règlemens relatifs au commerce, ainsi que le tarif. La modicité des droits établis prouve incontestablement que nous avons été, à cet égard, aussi larges et aussi généreux que possible envers les étrangers qui viennent des contrées lointaines. Les négocians français faisant le commerce aussi bien que les Anglais, nous leur accordons les mêmes priviléges que ces derniers et les autres nations ont ob-

1843 tenus par suite de l'approbation de notre excellent empereur.

M. de Ratti-Menton, qui vient d'arriver à Canton, en qualité de consul de première classe, muni de lettres officielles de l'illustre ministre, et qui d'ailleurs a déjà occupé plusieurs postes dans d'autres pays de l'Europe, où il s'est fait remarquer par sa prudence, son aménité, son esprit conciliant, parviendra facilement à diriger les négocians français, auxquels il fera scrupuleusement observer toutes les dispositions relatives au trafic, et étendra ainsi nos rapports de commerce et d'amitié.

Telle est la réponse que nous avons l'honneur d'adresser à l'illustre ministre de France, le priant, pour éviter toute confusion, d'employer les mêmes termes dont nous nous sommes servis pour exprimer ses titres et ses pouvoirs.

Canton, le dix-septième jour de la septième lune intercalaire de la vingt-troisième année du règne de Taou-Kouang.

Lettre du haut commissaire impérial et du vice-roi des deux Kouang, au consul de France en Chine.

Ky-Ing, haut commissaire imperial, membre de la famille impériale, vice-roi des provinces des deux Kouang, etc.;

Ky-Kong, président du ministère de la guerre, vice-roi des deux provinces de Kouang-tong et de Kouang-si, etc., etc;

Envoient collectivement cette réponse officielle:

Le 13e jour de la 7e lune intercalaire de la 23e année de Taou-Kouang (6 septembre 1843),

Nous, le susdit commissaire et son collègue, eûmes le plaisir d'une entrevue avec l'honorable consul de première classe, qui nous présenta directement une lettre que nous avons ouverte, lue et parfaitement comprise.

La France est un Etat illustre et puissant de l'Océan occidental, qui a entretenu paisiblement et amicalement des rapports avec la Chine pendant plus de trois siècles, sans la plus légère contestation et sans effusion de sang. Venu à Canton, par ordre de l'empereur, mon maître, pour y déterminer un tarif et des règlemens de commerce applicables aux négocians de toutes les nations, et ces règlemens ayant été arrêtés et convenus, et le tarif fait et complété de manière à abolir toute contri-

bution illégale et toute exaction, moi, le haut commissaire impérial, ai soumis respectueusement ces deux actes à l'approbation de S. M., dont la réponse, reçue par l'intermédiaire du ministre des finances, contient la gracieuse autorisation de mettre à exécution lesdits tarifs et règlemens. 1843

Dorénavant, les négocians de toutes les nations jouiront surabondamment des bontés de l'empereur de la Chine, qui se complaît à manifester sa beinveillance pour les étrangers, à leur ouvrir la source inépuisable des profits. Or, la France, qui s'est maintenue si longtemps dans des relations d'amitié avec les Chinois, et dont les négocians ont jusqu'à présent tenu une conduite paisible, conforme à la stricte équité, exempte de tout désordre, la France a des droits particuliers à être considérée avec une égale bienveillance. Aucun autre pays ne sera, certes, plus partialement favorisé.

Moi, le susdit haut commissaire impérial et son collègue, avons, en conséquence, sur la demande de l'honorable consul de première classe, fait faire des copies du nouveau tarif et des nouveaux règlemens relatifs aux relations commerciales, et y avons formellement apposé les sceaux de notre ministère. Nous les envoyons ci-joints officiellement à l'honorable consul de première classe, l'invitant à les faire traduire dans la langue de l'Océan occidental, et publier dans son pays, afin que les négocians français puissent les connaître et s'y conformer.

Par suite de l'ouverture, dans l'intérêt des transactions commerciales, des cinq ports de Canton, Fou-tchou, Emoui, Ning-po et Chang-haë, les droits impériaux spécifiés dans le tarif, ainsi que les droits de navigation suivant le tonnage, seront les seuls exigibles, toutes les autres perceptions et contributions étant désormais abolies; les autres dispositions des règlemens sont le résultat des bons sentimens de notre grand empereur à l'égard des négocians étrangers. S. M., désirant les dégager de leurs entraves, et leur ouvrir une source plus large de bénéfices, sa bienveillance, en cette occasion, est allée, pour ainsi dire, au-delà des bornes ordinaires.

Les dispositions relatives à la contrebande, à la frustration frauduleuse du revenu, à la fixation du cours des monnaies, à la confiscation des marchandises, etc., etc., concernant les lois de la contrée, les agens des

1843 autres pays y ont donné leur consentement, et l'honorable consul de première classe doit pareillement obliger les négocians, ses nationaux, à leur obéir implicitement, afin d'éviter par là tout sujet de trouble et de discussion. Lorsque des navires marchands arriveront dans un des ports, ils ne pourront se placer et trafiquer que dans certains endroits limités, qu'il ne leur sera pas loisible de dépasser. Ils ne pourront pas non plus se rendre sur d'autres points de la Chine que les cinq ports précités. Ces divers règlemens sont maintenant en cours de fixation, et lorsque le bon plaisir de l'empereur sera connu, on en informera officiellement.

L'honorable consul de première classe étant venu en mission à Canton, et ayant apporté avec lui une lettre du grand ministre de son pays, nous, le haut commissaire impérial, et son collègue, nous le traiterons avec la plus grande courtoisie et toute la politesse requise, et le placerons sur un pied d'égalité parfaite avec les consuls anglais.

Importante communication officielle faite à M. de Ratti-Menton, consul de France de première classe, 23e année de Taou-Kouang, 7e lune intercalaire, 17e jour (10 septembre 1843).

57.

Lettre du ministre des relations extérieures du gouvernement de Buénos-Ayres, etc., à S. E. M. le comte de Lurde, ministre plénipotentiaire de S. M. le roi des Français.

Buénos-Ayres, 6 septembre 1843.

Le soussigné, par ordre de son gouvernement, a l'honneur de transmettre, ci-joint, à V. E., copie légalisée des nouvelles instructions qu'il a jugé à propos d'adresser au commandant en chef de l'escadre de la Confédération argentine devant le port de Montevideo, relativement aux bâtimens étrangers qui se livreraient au commerce des armes, viandes fraîches et salées, bétail grand et petit, et volatiles de toute espèce pour

l'approvisionnement, soit de ce port, soit de celui de Maldonado. 1843

Le gouvernement, en donnant à V. E. cette nouvelle preuve de la bienveillance dont il est animé envers les nations neutres amies, aime à espérer que V. E. donnera connaissance des dispositions dont il s'agit à qui il appartient d'en assurer l'exécution, écartant ainsi tout ce qui pourrait troubler les rapports de parfaite intelligence entre le gouvernement de S. M. le roi des Français et celui de la Confédération argentine.

Dieu garde, etc. Signé: Felipe Arana.

Lettre du ministre des relations extérieures au commandant en chef de l'escadre de la Confédération argentine, brigadier D. G. Brown.

Buénos-Ayres, 6 septembre 1843.

Le soussigné a reçu l'ordre de S. E. M. le gouverneur et capitaine-général de la province, de vous dire qu'aussitôt après la réception de sa présente note, vous procédiez à l'exécution des ordres expédiés par ce gouvernement, en date du 19 mars dernier, et dont copie ci-jointe en triplicata, afin d'interdire l'entrée du port de Montevideo aux bâtimens qui seraient chargés d'articles de guerre, viandes fraîches et salées, bétail grand et petit et volatiles de toute espèce, laissant pour tout le reste, au commerce et aux bâtimens étrangers, la liberté dont ils ont joui jusqu'à présent, avec la modification contenue dans la note du 29 du même mois et le mémorandum de LL. EE. les ministres de S. M. britannique et de S. M. le roi des Français également ci-joint en duplicata, et l'étendant au port de Maldonado; et que, si dans l'exécution du présent ordre il s'élevait quelques difficultés de la part des commandans des bâtimens de guerre étrangers, vous en rendiez immédiatement compte à S. E. pour qu'il soit statué à cet égard, ainsi que vous y avez été invité par la note du 25 mai, dont le duplicata également ci-joint.

S. E. a également ordonné au soussigné de vous dire qu'en date de ce même jour, avis a été donné de ces dispositions à MM. les ministres plénipotentiaires de S. M. britannique et de S. M. le roi des Français, à M. le ministre de S. M. Impériale et à MM. les consuls résidant en cette ville.

Dieu vous garde beaucoup d'années.

Signé: Felipe Arana.

1843

48.

Décret du 23 septembre 1843, donné en Mexique, qui interdit le commerce de détail aux étrangers.

S. E. M. le président provisoire a rendu le décret suivant:

Antonio Lopez de Santa-Anna, général de division, bien méritant de la patrie, et président provisoire de la république mexicaine, à tous ses habitans fait savoir: que, prenant en considération les plaintes réitérées de tous les départemens contre l'exercice du commerce de détail qui a été illégalement toléré entre les mains des étrangers, pénétré de l'état de décadence auquel est arrivé ce genre de commerce pour les nationaux qui, par suite de circonstances notoires, ne peuvent supporter leur concurrence sur le marché; obligé de redonner de la vie à cette branche et de la protéger par tous les moyens que dicte la justice et que le droit permet; attendu que, chez les autres puissances les plus civilisées, diverses restrictions sont apportées dans l'exercice dudit commerce par les étrangers, que chez elles, les Mexicains ne peuvent jouir de la réciprocité; que les lois en vigueur dans la république, lesquelles n'ont jamais été abrogées par des lois postérieures, restreignent également pour les étrangers le genre de commerce dont il est question; considérant, enfin, qu'une déclaration fixant la position des étrangers dans le pays est une chose avantageuse pour eux-mêmes; conciliant avec les intérêts publics tout ce qu'il est possible de leur accorder, en usage du droit inhérent à la souveraineté de la nation, et en vertu des facultés dont elle m'a investi, j'ai décrété ce qui suit:

Art. 1er. Tout commerce de détail est interdit aux étrangers, dans toute l'étendue du territoire mexicain: ils ne pourront l'exercer ni publiquement, ni en particulier (*privadamente*).

2. Sont exceptés de la prescription contenue dans le précédent article, les étrangers naturalisés dans la république, ceux qui seraient mariés avec des Mexicaines, et ceux qui résideraient dans le pays avec leurs familles.

3. Les étrangers, exceptés par l'article 2, qui désireraient continuer le commerce de détail, auront à présenter une demande au gouvernement suprême, par l'intermédiaire du ministère des relations extérieures; cette demande, qui devra être présentée dans le délai fixe de six mois, sera accompagnée des pièces suivantes, à savoir: par ceux qui auraient obtenu des lettres de naturalisation, la copie authentique de ces lettres; par les individus non naturalisés: 1° l'extrait de leur acte de mariage dûment légalisé par un des agens diplomatiques ou consulaires mexicains résidant à l'étranger, ou par le curé du lieu de la république où le mariage aura été célébré; 2° un certificat de la première autorité politique du lieu où est fixé leur établissement, constatant leur résidence, et qu'il vive conjugalement; 3° un certificat de la légation de leurs pays respectifs, déclarant que le capital avec lequel ils travaillent est leur propriété. L'omission d'une seule des pièces désignées ci-dessus sera un empêchement suffisant à l'exercice de tout commerce de détail. 1843

4. Les étrangers qui, par la suite, viendraient habiter la république, pourront aussi exercer ledit commerce, mais dans le cas seulement où ils rempliraient les conditions exprimées dans l'article précédent.

5. Il sera ouvert, au ministère des affaires étrangères, un registre contenant les noms des individus compris dans les exceptions prévues par le présent décret, dans lequel seront exprimées les circonstances qui auront motivé l'exception, leur résidence et le relevé des pièces à l'appui, afin qu'il n'y ait plus de doute pour les cas qui pourraient se présenter par la suite.

6. Un délai de six mois, à compter de la publication du présent décret, est accordé aux personnes qui ne sont point comprises dans les exceptions pour la fermeture de leurs magasins et la clôture de leurs opérations.

7. Tout étranger, non compris dans les exceptions, qui, à l'expiration du terme mentionné ci-dessus, continuerait des ventes au détail, de quelque manière que ce fût, perdrait la marchandise et paierait une amende d'une valeur égale: tout Mexicain ou étranger qui servirait à violer les dispositions du présent décret, serait frappé de la même amende ou subirait la peine de deux mois à deux ans de prison. La marchandise et le mon-

1843 tant de l'amende, prélèvement fait des frais judiciaires, seront appliqués au dénonciateur et aux saisisseurs, par égale partie entre le premier et les derniers, ou à l'un des deux, suivant le cas. Comme il est convenable d'apporter la plus grande diligence dans ces sortes de procédures, elles seront réglées par les dispositions de la loi des confiscations (*Pautas de comisos*) du 26 octobre 1842.

8. Les étrangers ont le droit de posséder des établissemens industriels sur un point quelconque de la république et de vendre au détail les produits qui y seront fabriqués, à condition qu'ils y entretiendront des apprentis ou des ouvriers mexicains.

Palais national de Tacubaya, le 23 septembre 1843.

Signé: ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA.

59.

Tarif général des douanes maritimes et frontières de la république mexicaine, décrété le 26 septembre 1843, et publié à Mexico le 5 octobre.

S. E. M. le président provisoire de la république a rendu le décret suivant:

Antonio Lopez de Santa-Anna, général de division, bien méritant de la patrie, et président provisoire de la république, à tous ses habitans fait savoir:

Que, dans le but de systématiser les changemens partiels faits au tarif du 30 avril de l'année dernière, et de réglementer les réformes dont l'expérience a démontré la nécessité, tant dans l'intérêt du trésor que dans celui du commerce de bonne foi et de l'industrie nationale, but constant de mes désirs, usant des facultés dont la nation m'a investi, j'ai décrété ce qui suit:

Tarif général des douanes maritimes et frontières.

Art. 1er. Tout navire appartenant à une nation étrangère, qui ne serait point en guerre avec la république mexicaine, sera reçu dans ses ports ouverts au commerce extérieur, pourvu qu'au moment de l'arrivée, le capitaine ou le subrécargue, et l'équipage dudit na-

vire, ainsi que les marchandises qu'il apporte, s'assujettissent, à l'observation des règlemens prescrits par le présent décret, au paiement des droits, aux peines qu'il décrète et aux dispositions qui seront en vigueur lors de son arrivée. En conséquence, les navires seront considérées comme arrivés, pour les marchandises qui auront quelque relation avec ce tarif, du moment où ils auront jeté l'ancre dans les eaux du port. 1843

Art. 2. Les navires venant d'un port étranger, y compris les navires nationaux, ne pourront avoir à bord d'autres marchandises que celles destinées au port mexicain auquel ils sont adressés. L'infraction à cet article sera punie de la confiscation du navire et des marchandises non destinées audit port.

Art. 3. Sont ouverts au commerce les ports dont les noms suivent:

Sur le golfe du Mexique: Sisal, Campêche, San-Juan-Bautista de Tabasco, Vera-Cruz, Santa-Anna de Tamaulipas (Tampico), Matamoros, Matagorda, Velasco, Galveston.

Sur la mer du Sud: Acapulco, Mazatlan, San Blas.

Sur le golfe de Californie: Guaimas.

Sur la mer de Haute-Californie: Monterey.

Section Ire. *Exemptions de droits en tout ou partie.*

Art. 4. Les navires nationaux apportant des marchandises, denrées ou effets étrangers ou du pays, d'un port à un ou plusieurs ports de la république, seront exempts du droit de tonnage.

Art. 5. Seront exempts de tout droit, par quelque navire qu'elles soient importées, les marchandises ci-après.

1 Fil de métal cardes à carder.
2 Animaux exotiques, vivans ou disséqués.
3 Mercure.
4 Charbon de pierre, tant qu'il ne sera pas exploité dans les mines de la république.
5 Collections minéralogiques et géologiques.
6 Objets précieux d'historie naturelle.
7 Dessins et modèles en relief de machines, édifices, monumens et embarcations.
8 Briques en terre pour les fours servant à la fonderie.
9 Caractères d'imprimerie.
10 Livres imprimés brochés, et la musique imprimée ou manuscrite: ne sont point compris dans cette exception les livres

1843 imprimés déjà connus, servant à l'enseignement primaire ou ceux de dévotion, ni les reliures et demi-reliures.

11 Cartes géographiques, topographiques et nautiques.

12 Machines, appareils et instrumens pour les sciences.

13 Machines et appareils pour l'agriculture, l'exploitation des mines et les arts, à l'exception des alambics qui ne seraient pas de nouvelle invention. Dans cette classification et dans la précédente, on entend par machines celles composées de plusieurs pièces ayant pour but de mettre en mouvement les forces mécaniques; et par appareils, les machines composées de plusieurs pièces ayant pour objet les expériences physiques et la manipulation des affinités chimiques de tous les corps solides, liquides, gazeux ou impondérables, c'est-à-dire, qui n'offrent pas une pesanteur sensible. Les marchandises qui peuvent être vendues séparément, telles que fer brut, huile, draps, feutre, peaux, etc., lors même qu'elles serviraient à l'usage de l'appareil, seront passibles des droits.

14 Médaillers anciens et modernes en métal, soufre et carton.

15 Grands mâts pour navires.

16 Plantes exotiques et leurs graines.

17 Embarcations de toute sorte pour la nationalisation.

18 Chiffons de toile de lin.

19 Encre d'imprimerie.

Art. 6. Les marchandises exemptes de droits à l'importation, le seront également de tous autres pour leur circulation à l'intérieu.

Art. 7. Nonobstant l'exemption totale de droits accordée aux marchandises spécifiées dans l'article 5, ces marchandises seront portées au manifeste général et aux factures particulières et adressées à un consignataire suivant les dispositions de l'art. 20, § 1er. Si ces marchandises arrivent sans être accompagnées des documens précités, mais adressées à un consignataire, celui-ci paiera seulement une amende de cinquante piastres; si aucun consignataire ne réclame sur-le-champ lesdites marchandises, l'amende sera payée par la marchandise elle-même; dans ce cas, l'amende sera de cent piastres, et le reste des marchandises sera remis au consul respectif qui les tiendra à la disposition de qui de droit.

Section II. *Prohibitions.*

Art. 8. Est prohibée, sous peine de confiscation et des autres peines prescrites par le présent tarif, l'importation des marchandises suivantes:

1 Eaux-de-vie de cannes, on tout autre que de vin, excepté le genièvre et le rhum en bouteilles, flacons ou cruches.

2 Amidon.

3 Indigo, cumin et carvi.

4 Sucres de toutes sortes.

5 Riz. 1843
6 Coton en rame.
7 Anis.
8 Fil de laiton ou de cuivre de toutes grosseurs.
9 Soufres.
10 Bottes et demi-bottes de peau ou d'étoffe avec semelles, pour hommes, femmes et enfans.
11 Boutons de tout métal gravés ou frappés dessus ou dessous, aux armes nationales ou d'Espagne.
12 Café.
13 Cire travaillée.
14 Cuivre brut et travaillé en ustensiles destinés aux usages domestiques.
13 Ecaille ou corne travaillée, quand les pièces sont de cette seule matière.
16 Epaulettes de toutes sortes, et métaux travaillés pour insignés militaires.
17 Cuirs communs de toutes sortes et toutes couleurs (*cordoban*).
18 Etain brut (*en grenna*).
19 Estampes, miniatures, peintures et figures obscènes de toute sorte, et en général tout ouvrage d'art obscène et contraire à la religion et aux bonnes moeurs.
20 Fleurs artificielles.
21 Galettes, biscuit.
22 Galons de métal de toutes sortes et de toutes matières.
23 Peaux de chamois, de daim ou de buffle.
24 Tissus de laine communs.
25 Farine de forment, excepté à Yucatan.
26 Filatures de coton de toutes sortes, numéros et couleurs.
27 Fil de coton id. id.
28 Savons de toutes sortes.
29 Poterie commune, vernie ou non vernie, peinte ou non peinte.
30 Livres, pamphlets et manuscrits qui seraient prohibés par l'autorité compétente.
31 Livres en blanc, rayés ou non rayés, factures, traites, connaissemens, demandes de retrait pour les douanes, imprimés, gravés ou lithographiés.
32 Graisse de porc.
33 Sirops de cannes à sucre.
34 Bois de toute sorte, excepté les mâtures de navires, les bois fins en placage et ceux dont l'importation est autorisée par Santa-Anna de Tamaulipas (*Tampico*) et Matamoros, en vertu du dècret du 3 juin 1840, qui paieront les droits fixés dans la nomenclature.
35 Munitions de plomb ou de tout autre métal.
36 Cartes à jouer de toutes sortes.
37 Or battu vrai ou faux.
38 Draperie qui ne serait point de première qualité.
39 Pâtes telles que vermicelle, talarin, macaroni, et autres semblables.
40 Parchemins.
41 Plomb brut ou en pâte.
42 Poudre.

1843 43 *Rebozos* de toute espèce (*shall long du pays*) et tout tissu jaspé ou imprimé qui les imiterait.

44 Tout vêtement, habillement ou ligne de corps, y compris les vêtemens et ornemens d'église.
Sont exceptés de cette prohibition les articles suivans: Les ceintures de crêpe de Chine avec ou sans franges. — Les boutons garnis d'une étoffe quelconque. — Les chemises et caleçons tricotés en laine, en coton ou en soie. — Echarpes. — Bonnets tricotés en laine, coton ou soie. — Gants. — Mouchoirs. — Fichus ou shalls même doublés.

45 Sel commun.

46 Salpêtre.

47 *Sarapes*, *Frazadas*, et couvertures de laine en coton ou avec mélange de ces deux matières.

48 Bure ou burette.

49 Suif brut ou travaillé.

50 Tabacs de toutes qualités et sous toutes les formes, lequel ne peut être importé que par l'administration du tabac; le gouvernement suprême accordera des permissions spéciales pour l'importation des cigares et du tabac à priser; mais, dans ce cas, ces marchandises seront frappés d'un droit de trois piastres par livre.

51 Tissus de coton unis ou rayés, écrus et blancs, purs ou mélangés qui n'excèdent pas 30 fils de chaîne et trame dans un carré contenu dans un quart de pouce par chaque côté.

52 Tissus de coton sergés ou croisés écrus, purs ou mélangés qui n'excèdent point 30 fils, chaîne et trame dans le même carré.

53 Tissus de coton unis, de couleurs et rayés purs ou mélangés qui n'excèdent pas 25 fils de chaîne et trame dans ledit carré et dont la couleur ne serait pas solide ou fixée par des acides: quand dans cet article ou dans les autres parties du tarif on parle de couleurs solides, on devra entendre que cette définition comprend non-seulement les couleurs qui résistent à l'action de l'eau, du savon ou du soleil, mais encore celles qui ne peuvent supporter l'action de ces agens; car il reste toujours, sur le tissu, des traces de couleur suffisantes pour qu'on ne puisse les confondre et les employer pour une étoffe blanche ou écrue de coton, au préjudice des articles semblables de fabrique nationale.

54 Tissus de coton unis, de couleur ou rayés, purs ou mélangés, faux teint ou fixé par les acides, qui n'excèdent pas 30 fils, chaîne et trame dans le carré mentionné ci-dessus.

55 Bretelles de toutes sortes.

56 Charcuterie salée, demi salée ou fumée, et les débris de porc, excepté les saucissons, cervelas, jambons fumés et saucisses de toute espèce.

57 Froment et toute espèce de céréales.

58 Souliers et pantoufles.

Reste en pleine vigueur le suprême décret du 14 août de cette année, à l'égard des articles dont l'importation est prohibée, ainsi que pour toutes les dispositions

qu'il renferme ; ce décret, pour sa plus grande publicité, sera inséré à la fin du présent tarif; en ajoutant, toutefois, que les objets fabriqués d'or et d'argent dont il fait mention, ne sont point seulement prohibés quand ils sont de ces métaux purs, mais encore quand ils sont mélangés ensemble, ou avec tout autre métal, et qu'ils sont fabriqués en argent doré. En ce qui regarde les articles de fer ou d'acier, sont exceptés de la prohibition prescrite par ledit décret, les objets ci-après détaillés, lesquels auront à payer les droits correspondans : 1843

Alènes. Hameçons. Cercles et cerceaux pour tonneaux. Vrilles. Vilbrequins. Burins. Couteaux pour les arts. Cordes pour instrumens de musique. Tenailles, tours, grands et petits. Clefs de dentiste. Limes. Scies. Vis.

Art. 9. La loi du 29 mars 1837 continuera à être observée en ce sens, que la faculté qu'elle conférait aux législateurs des Etats de fixer les époques où l'importation est permise, sera exercée par les juntes départementales.

Art. 10. L'importation du blé dans le département des Chiapas est permise dans les cas qui seront déterminés par la junte départementale.

Section III. *Droits par estimation* (*aforo*).

Art. 11. Toutes les marchandises, produits et denrées qui se trouvent compris dans la nomenclature de ce tarif, paieront les droits qui y sont déterminés. Les étoffes sujettes à la mesure, si leur largeur dépasse une vare, seront mesurées au carré, et il sera imposé sur chaque vare carrée le droit qui est fixé pour la vare en largeur; sera considérée comme supplément de quantité l'union des largeurs au moyen d'une raie ou d'une couture qui, pour frauder les droits, serait faite pour que l'étoffe paraisse être une seule pièce quand sa largeur naturelle n'arriverait pas à une vare. Les articles non exprimés dans la nomenclature seront estimés, et sur le prix de l'estimation, ils paieront 30 pour 100 de droits.

Art. 12. Les vases, barils ou bouteilles qui contiennent des liquides, ainsi que les emballages communs pour étoffes jusqu'à la quantité de dix vares d'emballage intérieur, en fil, coton ou laine de sortes non prohibées, seront exempts de droits. S'ils excèdent dix va-

1843

			Droits fixés. Ps.	Cents.
69	Id. vierge.	id.	5	0
70	Crins pour cordonnier, en caisse, en poignée ou en paquets	livre.	1	0
71	Bière et cidre en bouteille d'un litre sans avoir égard à la casse	douzaine.	3	0
72	Bière et cidre en barils, vidange comprise	arrobe.	2	75
73	Perles-charlotte, canetille et grenats de toutes sortes, qualités et couleurs.	livre.	0	16
74	Clous de girofle	id.	0	50
75	Coffres ou caisses en fer pour l'argent.	quintal.	6	0
76	Pendeloques ou biberons de cristal de toutes grandeurs et couleurs	mille.	4	67
77	Comestibles non prohibés, tels que jambons, saucisses, saucissons, etc.	arrobe.	6	0
78	Conserves alimentaires, y compris les boîtes qui les contiennent	livre.	0	50
79	Corail uni, ouvragé ou brillanté de toutes grosseurs	id.	3	0
80	Cristal ou verre travaillé en pièces de toutes sortes, formes, couleurs et grandeurs, à l'exception des verres et cristaux pour vitres, sans avoir égard à la casse, et sur le poids brut.	arrobe.	1	50
81	Cuillères de fer de toutes grandeurs, étamées ou trempées dans tout autre métal	douzaine.	0	16
82	Couteaux, lames sans les manches	id.	0	50
83	Id. ordinaires avec manches d'os ou de bois	id.	0	50
84	Couteaux de table, manches d'ivoire ou de nacre	id.	1	50
85	Comptes ou perles de cristal massives de toutes grandeurs et couleurs et rosaires également en cristal	arrobe.	3	67
86	Toutes sucreries ou bonbons, y compris le poids des objets qui les contiennent	livre.	0	50
87	Emballages et toiles cirées de toutes classes et formes, sur toiles de chanvre, de laine ou de lin	id.	0	16
88	Emballages et toiles cirées sur toile de coton ou de soie	id.	0	40
89	Articles confits dans le vinaigre et sauces composées, y compris le poids des pots ou flacons	id.	0	25
90	Fusils de chasse avec ou sans leur caisse, à un et deux coups, et à condition qu'ils ne soient pas de munition.	pièce.	3	0
91	Essences de toutes sortes, y compris le poids des flacons	livre.	1	33

1843

			Droits fixés. Ps.	Cents.
92	Email de couleur en feuilles ou coupé.	id.	1	33
93	Emeri	arrobe.	2	0
94	Miroirs en papier doré ou de couleur, en étuis de même sorte, nº 4, à quatre zéros	douzaine.	0	30
95	Miroirs de toilette garnis en papier avec sa petite caisse, depuis la huitième partie jusqu'au tiers de la grandeur d'une glace	douzaine.	1	12½
96	Blanc de baleine travaillé	livre.	0	25
97	Id. id. en pains	id.	0	12½
98	Estampes détachées ou réunies en brochure de toutes grandeurs et toutes couleurs	id.	0	25
99	Cantines de toutes sortes contenant jusqu'à 12 flacons vides	pièce.	1	33
100	Fruits à l'eau-de-vie ou autres liqueurs, y compris le poids des flaçons	livre.	0	50
101	Roulettes ou poulies de laiton de une à plusieurs roues	douzaine.	1	0
102	Seringues de toutes sortes et grandeurs avec ou sans caisse	pièce.	0	40
103	Gomme arabique et toute autre	arrobe.	3	0
104	Id. laque	id.	2	0
105	Gants de peau pour le bras ou la main, de toutes qualités	douz. de paires.	1	33
106	Fil de chanvre et ficelle	arrobe.	3	0
107	Fer brut de toutes qualités	quintal.	3	0
108	Id. en barres et marteaux	id.	2	0
109	Id. en lames, battu ou coulé, et en cercle	id.	6	0
110	Lames d'épée ou de sabre	douzaine.	6	0
111	Fer-blanc en feuilles de toutes qualités et grandeurs	quintal.	6	0
112	Terre jaune pour peinture	livre.	0	16
113	Cire à cacheter	id.	0	66
114	Laiton de Barbarie en feuilles ou rouleux.	arrobe.	4	0
115	Livres ou imprimés connus, d'enseignement primaire ou de dévotion	id.	2	0
116	Porcelaine fine de toutes sortes, blanche, de couleur ou dorée, sans déduction de la casse	douz. de pièces	1	30
117	Bois fins en plaques, au pied carré	milliers de 30 pieds.	30	0
118	Id. de construction dont l'importation est permise par Santa-Anna de Tamaulipas (*Tampico*) et Matamoros, par décret du 3 juin 1840	id.	20	0
119	Bois en planchettes pour couvertures de toits en vertu du même décret	milliers de planchettes.	2	0
120	Beurre, y compris le poids du vase	arrobe.	2	0
121	Masques de carton ou d'étoffe	pièce.	0	25

1843

No.	Article	Unité	Droits fixés. Ps.	Droits fixés. Cents.
122	Moulins petits et grands, ou à la main pour café	douzaine.	3	0
123	Couteaux et canifs de toutes sortes et grandeurs, jusqu'à huit lames	id.	2	0
124	Les mêmes en qualité commune	id.	0	20
125	Rasoirs avec manches de nacre, ivoire, os ou baleine, avec ou sans étui	la paire.	0	50
126	Rasoirs avec manches de toute autre matière, avec ou sans étui	id.	0	12½
127	Clinquant	livre.	0	50
128	Papier florette et demi-florette	quintal.	12	0
129	Id. à lettres	id.	16	0
130	Id. fort, de grand et petit format et rayé pour musique	id.	16	0
131	Papier rayé pour comptes, factures ou autres usages et celui doré, argenté ou orné sur sa superficie	id.	24	0
132	Papier de tapisserie ou de tenture	id.	24	0
133	Papier sans colle pour impressions	quintal.	6	0
134	Id. pour copier à la presse	id.	16	0
135	Id. d'émeri de toutes qualités	id.	7	0
136	Id. brouillard gros et fin	id.	8	0
137	Raisins, figues et tout fruit sec	arrobe.	0	75
138	Peignes d'os et d'ivoire de toutes qualités et grandeurs	douzaine.	1	0
139	Peaux de castor de toutes sortes	livre.	8	0
140	Id. de vigogne, lapin, lièvre et autres pour chapeaux	id.	0	75
141	Perles fausses de toutes sortes et qualités	id.	1	0
142	Pierres à fusil	arrobe.	1	0
143	Piment fin et ordinaire	id.	2	0
144	Pinceaux de différentes grandeurs	grosse.	2	0
145	Plumes d'oiseaux pour écrire	millier.	3	0
146	Id. de métal	douzaine.	0	12½
147	Pommades, y compris le poids du vase.	livre.	0	25
148	Fromages de toutes sortes, y compris le poids des couvercles	arrobe.	2	0
149	Sardines, saumon, thon ou tout autre poisson de mer mariné, salé ou à l'huile, y compris le poids des vases.	id.	1	25
150	Chapeaux de paille connus vulgairement sous le nom de *jipijapa*, doubles ou roulés	pièce.	3	0
151	Bouchons de liége	mille.	0	75
152	Procédés pour queues de billards	douzaine.	2	0
153	Thé de toutes qualités	livre.	1	0
154	Ciseaux évidés ou fondus de toutes sortes et de toutes grandeurs, qualités communes	douzaine.	0	25
155	Ciseaux forgés ou fins pour couture	id.	2	0
156	Id. pour papier et autres usages	id.	2	0

			Droits fixés. 1843	
			Ps.	Cents.
157	Id. pour tailleur ou comptoir . .	id.	3	67
158	Encre noire et de couleur pour écrire, y compris le poids des flacons . .	livre.	0	16
159	Couteaux et fourchettes de fer ou d'acier avec manches d'os ou de bois .	douzaine.	0	50
160	Couteaux et fourchettes de fer ou d'acier avec manches d'ivoire ou de nacre.	id.	1	50
161	Verres à vitres de tous numéros et couleurs, y compris la casse. Poids brut.	arrobe.	2	50
162	Vinaigre	id.	1	0
163	Vin blanc de toutes sortes en baril, y compris la vidange et le fût . . .	id.	2	50
164	Vin blanc de toutes sortes en bouteilles, y compris la casse	id.	3	25
165	Vin rouge de toutes sortes en baril, y compris la vidange et le fût . . .	id.	2	25
166	Vin rouge de toutes sortes en bouteilles, y compris la casse	id.	3	0

Art. 14. *Lin, chanvre, étoupes et plantes grasses.*

167	Tapis de pur chanvre ou d'étoupes jusqu'à une vare	vare.	0	$12^1/_2$
168	Toiles de lin et de chanvre, légitimes ou imitées, de toutes sortes et couleurs, jusqu'à une vare	id.	0	09
169	Chaussettes ou demi-bas de toutes couleurs	douzaine.	1	0
170	Rubans de toutes sortes et couleurs .	livre.	0	75
171	Gants de toutes grandeurs et couleurs .	douzaine.	1	0
172	Fil de lin blanc de toutes sortes et numéros	livre.	1	0
173	Id. id. de couleur de id. id.	id.	1	50
174	Toiles et tissus blancs écrus et de couleur, de chanvre ou d'étoupe de chanvre, jusqu'à une vare	vare.	0	08
175	Toiles et tissus unis de lin ou d'étoupe de lin ou de plante grasse et écrus, jusqu'à une vare de large	id.	0	09
176	Toiles et tissus unis de lin ou d'étoupe de lin peints, rayés ou à carreaux, jusqu'à une vare	id.	0	10
177	Toiles et tissus blancs et écrus ou de couleur, ouvrés, sergés, damassés, jusqu'à une vare	id.	0	$12^1/_2$
178	Toiles et tissus blancs et écrus ou de couleur, brodés ou à jour, jusqu'à une vare	id.	0	18
179	Bas de toutes qualités et couleurs pour homme et pour femme	douzaine.	2	0
180	Bas de toutes qualités et couleurs pour enfant	id.	1	0

1843

			Droits fixés.	
			Ps.	Cents.
181	Mouchoirs unis, blancs ou de couleur, jusqu'à une vare	id.	2	50
	Nota. 1° Les mouchoirs qui dépasseront une vare en carré seront mesurés et paieront le droit correspondant. 2° Toutes les toiles et tissus compris dans la classification ci-dessus, s'ils ont quelque mélange de coton, paieront la cote appliquée au coton dans leur classe respective. Si le mélange était d'une autre matière que le coton, *telle que métal ou soie*, ils paieraient les droits désignés, suivant leur classe, pour les articles non mélangés.			

Art. 15. *Laine, crin, plume et poils.*

182	Tapis et moquette de toutes sortes, jusqu'à une vare	vare.	0	75
183	Chaussettes ou demi-bas de toutes couleurs	douzaine.	1	0
184	Chemises et caleçons de tricot	pièce.	0	50
185	Casimirs (croisés ou sergés) de toutes qualités et couleurs, jusqu'à une vare.	vare.	0	75
185	Laine filée de toutes qualités et couleurs.	livre.	0	75
187	Bonnets tricotés	douzaine.	3	0
188	Gants de toutes grandeurs et couleurs.	id.	1	0
189	Bas de toutes sortes et de toutes couleurs pour homme et pour femme .	id.	2	0
190	Bas de toutes sortes et de toutes couleurs pour enfant	douzaine.	1	0
191	Draps de première qualité, unis, rayés, à côtes ou à raies, de toutes couleurs, jusqu'à une vare	vare.	1	0
192	Mouchoirs unis, ouvrés, sergés de toutes couleurs avec ou sans franges, jusqu'à une vare de tissu	id.	0	20
	Nota. Les mouchoirs qui excéderaient une vare en carré, seront mesurés et paieront le droit correspondant.			
193	Tissus unis, blancs et de couleur, jusqu'à une vare	id.	0	12½
194	Tissus ouvrés, damassés, croisés et sergés, rayés et à carreaux de toutes couleurs, jusqu'à une vare	id.	0	15
	Nota. Les tissus compris dans cette classification, quand ils auront quelque mélange de coton, paieront, en sus de la cote qui leur est applicable, un droit de 15 pour 100 sur la même cote. Si le mélange était d'une autre matière, *telle que métal ou soie*, ils			

1843

paieraient les droits fixés, suivant leur classe, pour les articles non mélangés.

Art. 16. *Soieries.*

			Droits fixés. Ps.	Cents.
195	Blondes, dentelles et tulles de toutes qualités et de toutes couleurs, unis ou bordés	livre.	12	0
196	Parapluies ou parasols de toutes grandeurs	pièce.	1	25
197	Soie crue en rame de toutes qualités .	livre.	1	0
198	Id. floche ou plate, de toutes qualités et couleurs	id.	2	0
199	Soie grége, tordue et fil de soie de toutes qualités et couleurs	id.	3	0
200	Tissus unis, sergés, satinés, damassés, veloutés, brodés, ouvrés et tout article fabriqué avec la soie pure, de toutes sortes et dénominations . .	id.	3	0

Nota. Les tissus et antres marchandises compris dans cette classification, lors même qu'ils contiendraient un mélange qui ne serait point en métal, paieraient le droit comme s'ils étaient de soie pure.

Art. 17. *Cotons.*

			Ps.	Cents.
201	Chaussettes ou demi-bas	douzaine.	1	12½
202	Chemises et caleçons de tricot . . .	pièce.	0	50
203	Rubans blancs et de couleur . . .	livre.	0	75
204	Bonnets de point de tricot	douzaine.	3	0
205	Gants de toutes grandeurs et de toutes couleurs	id.	1	12½
206	Toiles et tissus unis et rayés, blancs et écrus qui excèdent 30 fils en chaîne et trame dans un carré renfermé dans un quart de pouce par chaque côté, jusqu'à une vare	vare.	0	15
207	Toiles et tissus écrus, sergés ou croisés qui excèdent 30 fils de chaîne et trame dans ledit carré, jusqu'à une vare.	id.	0	15
208	Toiles et tissus unis ou rayés de couleurs non solides ou fixées par les acides qui excèdent de 30 fils dans ledit carré	id.	0	15
209	Toiles et tissus blancs sergés, satinés, damassés, brodés, à jour, peluchés et veloutés, jusqu'à une vare	id.	0	15
210	Toiles et tissus unis peints et teints de couleurs solides ou fixées par les acides, rayés, depuis 26 fils en chaîne et trame dans le carré ci-dessus mentionné, jusqu'à une vare	id.	0	13

1843

		Droits fixés.	
		Ps.	Cents.
211 Toiles et tissus peints et teints de couleur, sergés, damassés, peluchés, brodés, à jour et veloutés	id.	0	13
212 Bas de toutes qualités et de toutes couleurs pour homme et pour femme.	douzaine.	2	25
213 Mousselines, linon, gazes et autres étoffes de coton, *d'un tissu absolument clair*, blancs, brodés, à jour et de couleur, sans être assujétis à un nombre de fils déterminé, jusqu'à une vare.	vare.	0	12½
214 Mouchoirs peints à raies ou à carreaux, de couleurs solides ou fixées par les acides, depuis 26 fils dans le carré mentionné ci-dessus, jusqu'à une vare carrée	pièce.	0	13
215 Mouchoirs blancs unis avec bords blancs ou de couleur qui excèdent 30 fils dans ledit carré, jusqu'à une vare .	id.	0	15
216 Mouchoirs blancs, sergés et rayés, jusqu'à une vare	id.	0	15
217 Mouchoirs blancs avec bords ou coins bordés ou à jour, jusqu'à une vare .	id.	0	18
218 Mouchoirs blancs et de couleur, d'un tissu rigoureusement clair, sans assujétissement au nombre de fils, jusqu'à une vare	id.	0	12½

Nota. 1o Tous les mouchoirs qui excèdent une vare en carré, seront mesurés pour être reportés au droit dont ils sont passibles.

2o Tous les tissus et toiles compris dans la présente classification, lors même que dans leur tissu il y aurait mélange de lin, chanvre, etc., paieront les droits comme s'ils étaient de coton pur.

Art. 18. Les mesures de longueur et de poids, dont fait mention ce tarif, et qui servent de base au règlement des droits, sont celles établies et usitées dans la république mexicaine; en conséquence, la mesure de longueur sera la vare composée de trois pieds, chaque pied de douze pouces, et chaque pouce de douze lignes: la mesure de poids sera le quintal composé de quatre arrobes, chaque arrobe de vingt-cinq livres, chaque livre de seize onces; chaque once de seize demi-gros (*adarmes*), et chaque demi-gros de trente-six grains. Les monnaies désignées pour le paiement des droits sont: la piastre forte qui se compose de huit réaux d'argent, et les centimes ou centièmes de piastre.

Section V. Formalités relatives au chargement des navires en pays étranger. 1843

Art. 19. Seront assujétis à ces formalités: 1° les expéditeurs de marchandises à destination pour la république mexicaine; 2° les capitaines et subrécargues des navires sur lesquels sont chargées lesdites marchandises; 3° les consuls, vice-consuls ou négocians qui doivent certifier les factures des expéditeurs et les manifestes des capitaines dans les termes qui seront exprimés plus loin.

Des chargeurs ou expéditeurs.

Art. 20. Tout individu qui, d'un pays étranger, enverra des objets de commerce à la république mexicaine devra former une ou plusieurs factures, suivant sa convenance, de toutes les marchandises et denrées qu'il remet à chaque consignataire. Dans cette facture devra être formellement exprimé ce qui suit:

1° Le nom du navire, celui du capitaine, celui du port mexicain, lieu de destination, et le nom du consignataire des articles contenus dans la facture;

2° L'indication en chiffres et en lettres du nombre des ballots caisses, barils, paquets ou tout autre colis dans lesquels est emballée chaque espèce de marchandises;

3° La reproduction de la marque et du numéro qui doivent être inscrits sur chaque colis;

4° La sorte et le nom de la marchandise, et l'explication en chiffres et lettres du nombre, du poids ou de la mesure de longueur et de largeur qui correspondent à cette même marchandise, suivant la qualification de nombre de poids ou de mesure désignée dans ce tarif pour le règlement des drotis: il demeure entendu que la largeur doit être exprimée avec les mêmes mesures que celles employées pour la longueur. Pour les liquides et objets manufacturés qui, d'après ce tarif, doivent être imposés en raison de leurs poids, on exprimera dans les factures le poids dont se sert le nation du port de provenance, en expliquant toutefois sa valeur;

5° La signature de l'expéditeur;

6° L'expéditeur remettra trois exemplaires de cette facture au consul ou vice-consul mexicain résidant dans le port: ce fonctionnaire apposera sur chacun des trois

1843 exemplaires le certificat dont parle l'art. 35, et en délivrera un exemplaire à l'expéditeur afin qu'il l'adresse à son consignataire par le même navire. S'il n'y a dans le port ni consul, ni vice-consul mexicain, les factures seront présentées à un consul ou vice-consul d'une nation amie du Mexique: dans le cas où ces conditions ne sauraient être accomplies, les factures pourront être certifiées par deux négocians bien famés résidant dans ce port. La formule des certificats sera, dans tous les cas, la même que celle exprimée par l'art. 35.

Art. 21. Pour l'infraction de l'une des six conditions exprimées ci-dessus, l'administrateur appliquera les amendes détaillées ci-après, lesquelles seront exigées du consignataire:

1° Pour infraction à chacune des conditions imposées dans l'article précédent, sous les numéros 1, 2, 3, une amende de cinq à vingt-cinq piastres;

2° Pour défaut d'explication par chiffres et par lettres qu'exige la quatrième condition, il sera appliqué la même amende que celle exprimée dans le paragraphe précédent; mais si, dans la facture, on avait omis d'exprimer le nombre, le poids ou la mesure qui doivent servir de désignation à la marchandise, il sera procédé à la vérification de toute la partie du chargement pour laquelle cette faute aurait été commise, et les droits dont cette partie est passible seront augmentés de 25 pour cent en sus de ceux indiqués dans le présent tarif;

3° L'absence de la ou des signatures du ou des expéditeurs, quand cette omission aura eu lieu dans les trois exemplaires de la facture, sera punie par une amende de cinq à vingt-cinq piastres. Si la signature ne manque que sur un ou deux exemplaires, et que ceux-ci soient conformes à l'exemplaire signé, il n'y aura lieu à aucune amende: si au contraire il y a différence entre ces factures, on appliquera l'amende ci-dessus désignée, et les droits à percevoir seront réglés suivant les articles les plus fortement imposés, quelle que soit la facture dans laquelle ils se trouveront;

4° Pour le manque absolu du certificat du consul, ou de deux négocians à défaut des consuls, suivant la sixième condition, les marchandises non accompagnées de certificat resteront en dépôt pendant un mois: si, dans cet espace de temps, le consignataire présentait

les factures régularisées, les marchandises lui seront dé- 1843
livrées sans application d'aucune amende, mais, si ce laps de temps expire sans que le certificat soit présenté, les marchandises seront confisquées. L'absence du sceau sur les trois exemplaires, quand le certificat aura été donné par quelque consulat, emportera une amende de dix à cinquante piastres: dans le cas où cette formalité, ou celle du certificat, ne manquerait qu'à un ou deux exemplaires, on procédera comme cela est indiqué dans le paragraphe précédent.

Art. 22. Les mots entre-lignes, corrigés, raturés ou effacés sont interdits sous peine de cinquante à deux cents piastres d'amende. Si cependant il était nécessaire d'apporter quelques altérations dans les factures, les corrections seront placées à la fin de ces factures et avant le certificat consulaire; mais on aura soin d'exprimer avec précision et clarté ce qu'on aura corrigé dans la ou les parties de la facture, et de laisser toujours nets les passages qu'on a voulu changer. Ce n'est que de cette manière, ou de celle indiquée dans l'article 33, qu'on pourra faire admettre ces corrections sans encourir l'amende fixée par le présent article.

Art. 23. Dans le cas où un navire se serait arrêté dans deux ou plusieurs ports étrangers et y aurait chargé des marchandises, il devra toujours prendre dans chacun d'eux les factures de chaque chargement sur ces points, dans le même nombre d'exemplaires, et sous les mêmes conditions que celles ordonnées par les articles précédens relativement aux factures exigées dans le port du premier départ.

Des capitaines.

Art. 24. Les obligations des capitaines de navire dont parle ce tarif, sont également applicables aux subrécargues des mêmes navires quand il s'en trouve.

Art. 25. Le capitaine de tout navire, porteur de toute espèce de marchandises à la destination de la république, venant d'un port étranger, devra dresser dans le port d'embarquement un manifeste général de ces articles par triplicata. Ce document devra exprimer:

1° Le nom du navire, la nation à laquelle il appartient, son tonnage (en lettres et en chiffres), le nom du capitaine, le port d'où il est sorti et le port de la république pour lequel il est expédié;

1843 2° Le nom des expéditeurs et des consignataires auxquels est adressée le chargement;

3° Les ballots, caisses, barils, paquets ou tout autre colis avec leurs marques et leurs numéros correspondans: la quantité de chaque espèce de ces colis sera exprimée en chiffres et en lettres;

4° La dénomination précise des marchandises ou du contenu des colis, d'après les connaissemens;

5° La date et la signature du capitaine;

6° Les trois exemplaires du manifeste seront présentés par le capitaine au consul ou vice-consul mexicain résidant dans le port de provenance, afin que, de toute obligation, il inscrive sur chacun d'eux le certificat exprimé par l'art. 34. En cas de manque de ces fonctionnaires, on observera les dispositions de l'art. 20, sixième partie.

Art. 26. Pour chaque infraction à l'une des cinq premières conditions exprimées ci-dessus, le capitaine sera passible d'une amende de cinq à vingt-cinq piastres.

Art. 27. Le défaut du certificat dont parle la sixième condition, s'il se répète dans les trois exemplaires du manifeste, entraînera la confiscation du navire et de ses dépendances: cependant cette peine ne sera pas appliquée aux marchandises, si elles arrivent accompagnées de leurs factures respectives et des certificats en règle.

Art. 28. Le défaut du certificat, de l'apposition du sceau ou de la signature du capitaine sur l'un des trois exemplaires du manifeste, sera considéré, en ce qui concerne les amendes, de même que les omissions de même nature sur les factures particulières.

Art. 28. Le capitaine est également obligé de présenter ces manifestes exempts des défauts dont parle l'art. 24; et dans le cas où ces défauts existeraient, il devra les régulariser dans les termes prévus par le même article, sous peine d'une amende de deux cents piastres pour chaque infraction.

Art. 30. Le capitaine est en outre obligé de présenter des manifestes certifiés de toutes les marchandises qu'il aura chargées dans le port où il sera arrêté, ainsi que cela a été prévu, pour les factures de remise, par l'article 23, sous peine, en cas d'infraction, de la confiscation de son navire et de toutes ses dépendances.

Des consuls et des certificats consulaires. 1843

Art. 31. La république ordonne à ses consuls et vice-consuls résidants en pays étranger d'observer les dispositions que ce tarif attribue à ces fonctionnaires, sous leur responsabilité qui est déterminée dans les termes prévus par les lois sur la matière. Elle recommande en outre aux consuls, vice-consuls et négocians des nations amies de procéder suivant l'esprit de ces instructions, en conséquence de la protection que leur position les oblige à accorder au commerce de bonne foi, afin d'empêcher les préjudices que causerait aux capitaines de navires et aux expéditeurs de marchandises, l'omission des formalités prévues dans ce tarif en ce qui les concerne.

Art. 32. Aussitôt que quelque capitaine ou subrécargue de navire présentera au consul le manifeste en triplicata de son chargement destiné à un port de la république, ou lorsque quelque négociant lui remettra ces trois factures, ce fonctionnaire leur déclarera que s'ils ont quelque chose à charger, ils doivent le faire de suite, en se renfermant, pour les corrections, dans les termes prescrits par les articles 22 et 29; parce qu'une fois que son certificat est apposé, il n'y aura plus lieu à faire aucune autre correction.

Art. 33. En vertu des dispositions de l'article 22, les consuls, vice-consuls et négocians ne certifieront aucun manifeste ou facture, qui leur seraient présentés avec des mots entre-lignes, corrigés, effacés ou raturés; et, dans ce cas, ils les rendront à l'intéressé pour qu'il les écrive de nouveau. Cependant si celui-ci alléguait, que le prochain départ du navire l'empêche de faire ce travail, le certificat consulaire pourra être apposé, mais avec la condition précise que, dans ce même certificat, il sera fait mention des défauts contenus dans le manifeste ou la facture, et qu'il devra expliquer ce que signifient ces endroits interlignés, rayés, raturés ou corrigés. Le certificateur, pour ce travail, pourra exiger de l'intéressé des honoraires doubles de ceux qui se payent ordinairement pour le certificat. Quand quelque manifeste ou quelque facture n'aura pas été régularisé de cette manière, le capitaine ou le consignataire, chacun en ce qui le concerne, encourra l'amende imposée par les articles 22 et 29 précités.

Art. 34. Après les changemens faits et régularisés,

1843 s'il y en a, et après la demande faite par le consul, conformément à l'art. 40, ce fonctionnaire signera chaque page du manifeste et apposera à la fin le certificat suivant, qui devra commencer précisément au-dessous de la signature du capitaine:

En marge le sceau consulaire. "Consulat ou vice-consulat de la république mexicaine (*ou de la nation quelle qu'elle soit*) dans le port N. (*quand il n'y aura ni consul, ni vice-consul, on dira*: Les soussignés négocians dans le port de N.)"

"Le manifeste ci-dessus présenté en tant de pages (*exprimé en chiffres et en lettres*) par le capitaine (*ou subrécargue*) du navire N., contient tant de colis (*l'exprimer en chiffres et en lettres*)."

La date, et la ou les signatures.

Art. 35. Les certificats qui devront être apposés sur chaque exemplaire des factures des expéditeurs, après l'expression des qualités du ou des certifians, l'apposition du sceau en marge, et sous la condition de signer chaque page, et de commencer toujours le certificat sur la facture elle-même, diront:

"La précédente facture présentée de la part de N. (*le signataire*) en tant de pages (*en chiffres et en lettres*), contient tant de colis (*en chiffres et en lettres.*)"

La date, et la ou les signatures.

Art. 36. Les sceaux dont useront les consuls et vice-consuls mexicains pour les manifestes et factures seront apposés sur les dits documens au timbre sec ou à l'encre; mais ils ne devront jamais être fixés par des pains à cacheter ou imprimés sur la cire.

Art. 37. En sus du sceau consulaire, les certificateurs pourront se servir d'un autre sceau ou marque qui servira de contre-seing et qu'ils varieront suivant les inspirations de leur zèle pour le commerce de bonne foi; ils donneront avis au gouvernement de cette marque, car l'objet exclusif de la certification est d'éviter l'altération des documens.

Art. 38. Le consul, vice-consul (ou les négocians) signataires du certificat, remettra au capitaine ou subrécargue un des exemplaires de son manifeste pour qu'il l'emporte avec lui; et à chaque expéditeur de marchandises, un exemplaire de ses factures, afin que, par le même navire, il puisse les adresser à ses consignataires.

Le certificateur fermera ensuite un autre exemplaire du 1843
manifeste et un de chaque facture; il les scellera avec de la cire dans la jointure du papier, de manière que le paquet ne puisse être ouvert sans rompre le sceau: ce paquet sera adressé à S. E. M. le ministre des finances de la république mexicaine. Le troisième exemplaire du manifeste et des factures sera fermé et scellé de la même manière et contiendra l'exemplaire destiné au ministre des finances (excepté pour le cas exprimé dans l'article suivant); le tout sera adressé à l'administrateur de la douane du port mexicain, lieu de destination du navire, et sera remis au capitaine ou subrécargue du navire, afin qu'il l'emporte avec lui pour remplir les conditions exprimées dans l'article 44.

Art. 39. Le pli destiné au ministre des finances, dont parle l'article précédent, ne sera pas envoyé par les mêmes navires qui venant d'Europe ou des Etats de l'Amérique, seront dirigés sur un port quelconque de la mer du Sud; mais il sera adressé de toute obligation par le premier navire qui, des lieux ci-dessus indiqués, partira pour les ports de Vera-Cruz ou de Santa-Anna de Tamaulipas (Tampico), en mettant sur le paquet l'adresse de l'administrateur de la douane maritime où le navire est adressé.

Art. 40. Avant de certifier les manifestes des capitaines et les factures des négocians, le consul ou le vice-consul leur demandera s'ils connaissent bien quelles sont les marchandises et denrées dont l'importation est prohibée dans la république, ainsi que les peines que prescrit ce tarif contre les importateurs de ces articles. S'ils répondent affirmativement, il certifiera leurs pièces; s'ils déclarent n'en être pas informés, il leur fera voir les articles qui y ont trait, et ne leur délivrera le certificat que lorsqu'ils en auront parfaite connaissance.

Section VI. *De l'entrée des navires dans les ports de la république.*

Art. 41. Tout navire étranger qui entrera dans les ports de la république paiera douze réaux par tonneau. Le même droit sera payé par les navires nationaux venant directement d'un port étranger. La suppression du droit d'ancrage est maintenue pour tous les navires indistinctement.

Art. 42. Quand, en vertu de la faculté accordée

1843 par l'art. 105, un navire, après le déchargement de ses marchandises sur un point, se rendra à un autre port pour charger des produits nationaux, il ne paiera point un nouveau droit de tonnage; il demeure bien entendu que, pour jouir de cette exemption de paiement, il faut que le navire n'ait pas touché à un port étranger avant d'arriver au port national où il va faire son chargement; car, dans ce cas, il paiera de nouveau le droit de tonnage.

Art. 43. Lors de l'arrivée de tout navire venant d'un port étranger dans les eaux d'un port mexicain, le capitaine ou subrécargue ne permettra à personne de monter à son bord, et ni lui ni d'autres ne devront descendre à terre avant d'avoir reçu la visite de la santé, et celle du chef des surveillans ou de l'employé commissionné par la douane, dont les canots ou chaloupes devront porter le pavillon national. En cas de contravention à ces dispositions, le capitaine ou le subrécargue sera puni d'une amende de 300 piastres. Une amende de 500 sera imposée à chaque personne étrangère au navire, qui aurait des communications verbales avec les personnes du bord ou qui monterait à bord avant la visite de la santé et de la surveillance. A défaut de l'amende, les délinquans seront punis de dix jours d'emprisonnement dans la prison publique, sans préjudice des peines imposées par les lois sanitaires.

Art. 44. Soit que le navire soit encore sous voiles, soit qu'il ait jeté l'ancre, le capitaine ou subrecargue, aussitôt que le chef des surveillans ou l'employé commissionné par l'administrateur de la douane, si celui-ci le juge convenable, se présenteront à son bord, devra remettre sur-le-champ à l'un ou à l'autre de ces employés le pli ou les plis qu'il apporte à l'adresse de l'administrateur, suivant les dispositions de l'article 38. S'il ne faisait point cette remise et qu'il ne pût justifier de cette omission par quelque accident qui serait arrivé pendant le cours de la navigation, il devra payer une amende de deux cents piastres, et l'on fera tirer, à son compte, des copies du troisième exemplaire du manifeste qu'il doit avoir avec lui conformément au même article 38, et des factures que représenteront les consignataires, pour la copie desquelles l'administrateur et l'agent comptable de la douane donneront leur autorisation. Il en sera fait de même, si le manifeste

perdu était celui que le capitaine doit avoir, et on exi- 1843
gera de lui les mêmes justifications, sous peine de cinquante piastres d'amende, dans le cas où il ne pourrait les fournir. Mais si le paquet fermé contenant les deux exemplaires du manifeste et des factures, et l'exemplaire du capitaine manquaient, et qu'on ne pût justifier la perte de ces documens par quelques raisons positives, le navire et toutes ses dépendances seraient passibles de la peine de la confiscation, à l'exception toutefois des marchandises qu'il contient: cependant si le consignataire de quelques-unes de ces marchandises ne représentait pas leurs factures ainsi que le veut l'art. 38, alors elles seraient également saisies. En règle générale, l'absence du manifeste du capitaine ou des factures, sans une cause juste et pleinement justifiée devant le tribunal des finances, sera punie de la confiscation du navire et des marchandises dans les cas prévus. Par premier courrier, il sera rendu compte de tout à la direction des rentes et contributions directes.

Art. 45. Le capitaine ou subrécargue du navire, en remettant au chef des surveillans ou à l'employé de la douane le paquet dont il est parlé dans l'article précédent, lui remettra également sous sa responsabilité une note des malles, coffres et autres bagages appartenant à chaque passager, en désignant les noms des propriétaires. Cette note indiquera aussi la quantité de vivres qui reste sur le navire. Le capitaine qui ne remettrait pas la note ci-dessus, paiera une amende de cinquante piastres.

Art. 46. Si l'administrateur jugeait excessif le restant des vivres, il pourra ordonner qu'il soit déposé dans le magasin de la douane, en faisant donner au navire la quantité qui sera nécessaire pour sa consommation, et que le surplus ne soit embarqué que lorsqu'il n'y aura plus aucun risque de fraude.

Art. 47. Si la note des bagages et des provisions de bord n'était pas remise par le capitaine ou le subrécargue, il y serait suppléé par une note faite et signée par le chef des surveillans ou l'employé de la douane sur la déclaration des passagers pour ce qui est des bagages; et quant aux provisions de bord, la reconnaissance en sera faite sur-le-champ, s'il est possible, ou après ou avant le déchargement, si l'administrateur le juge ainsi.

1843 Art. 48. Si, pendant le cours de la navigation, le navire avait éprouvé quelques accidens qui l'eussent obligé de jeter à la mer une partie du chargement, ou si, pour cause de relâche forcée dans un autre port, il s'était vu dans la nécessité d'en vendre quelque partie pour subvenir aux frais, le capitaine ou le subrécargue devra présenter par écrit une déclaration de l'événement, qu'il remettra au chef des surveillans ou à l'employé de la douane, en même temps qu'il lui présentera le paquet cacheté contenant le manifeste et les factures.

Art. 49. L'administrateur, aussitôt qu'il aura reçu cette déclaration, la transmettra officiellement au tribunal des finances, et celui-ci commencera immédiatement les diligences nécessaires pour arriver à la preuve des faits. Dans le cas de jet à la mer, cette circonstance devra être constatée, non-seulement par la déclaration affirmative des passagers et de l'équipage, mais encore par le rapport de l'événement sur le journal de bord. Les mêmes formalités seront exigées pour prouver les ventes en cas de relâche forcée et, de plus, la constatation du fait sera légalisée par les autorités du port où elles auront eu lieu.

Art. 50. Ces différentes circonstances ayant été suffisamment prouvées, les marchandises qui auront été jetées à la mer ou vendues, ne seront passibles d'aucun droit.

Art. 51. Le chef des surveillans ou l'employé de la douane, après avoir reçu le paquet et la note que le capitaine ou le subrécargue doit lui remettre conformément aux art. 44 et 45, lui donnera un reçu qui devra toujours être imprimé et revêtu du sceau de la douane. Immédiatement après, il procédera à l'apposition des scellés sur les écoutilles et les séparations des soutes du navire, sur lequel il ne devra rester aucune garde de surveillans, à moins que, dans l'intérêt du service, l'administrateur n'en donne l'ordre, lequel, dans ce cas, sera expédié par écrit.

Art. 52. Le navire sera surveillé par les douaniers, tant ceux de terre que ceux qui font la ronde en chaloupe, barque ou canot, pour veiller, à distance raisonnable, à ce que personne ne s'approche pour parler ou pour transborder des marchandises.

Art. 53. Aussitôt que le chef des surveillans ou l'employé de la douane sera de retour à terre, il re-

mettra à l'administrateur le paquet qui doit contenir les 1843
exemplaires du manifeste et des factures, ainsi que la note des bagages et du restant des provisions du bord; celui-ci mettra de suite à la poste le pli adressé au ministre des finances pour qu'il soit envoyé par le plus prochain courrier, ou il profitera du départ d'un courrier extraordinaire: ensuite l'administrateur collationnera les documens et les signera, s'il les trouve conformes.

Art. 54. Dans les douze heures ouvrables du mouillage, le capitaine ou le subrécargue devra remettre à l'administrateur et à l'agent comptable, ou à ceux qui les remplacent, le troisième exemplaire du manifeste général qu'il doit apporter avec lui conformément à l'article 38; il prêtera serment devant ces fonctionnaires, selon sa croyance religieuse, avec toutes les formalités nécessaires, en déclarant que toutes les marchandises pour compte ou affret qu'il apporte sur son navire, sont comprises dans le manifeste et dans la note des bagages et des provisions de bord qu'il a déposée. Si le capitaine refusoit de prêter serment, l'administrateur donnera avis au capitaine du port, pour qu'il empêche le départ du navire, jusqu'à ce que la douane ait acquis la certitude qu'il n'y a pas de fraude.

Art. 55. Dans les douze heures ouvrables après la remise de la correspondance publique, les consignataires devront présenter l'exemplaire des factures relatives à leurs consignations, en jurant et signant au bas de chaque exemplaire que ces factures sont exactes et conformes, autant qu'ils peuvent l'affirmer de bonne foi, sauf les réformes admissibles qui auraient pu avoir eu lieu. Si le consignataire refusait de prêter ce serment, tous les articles indiqués dans la facture seront visités l'un après l'autre, avec toute l'exactitude possible.

Art. 56. Le consignataire désigné dans la facture de l'expéditeur des marchandises pourra refuser la consignation, à condition qu'il exprimera son refus dans les douze heures ouvrables qui sont fixées pour la présentation des factures, et qu'il les représentera en même temps qu'il fera constater son refus.

Art. 57. Si le délai fixé par l'article précédent s'écoule sans que le consignataire ait exprimé son refus, et sans qu'il ait exhibé la ou les factures respectifs, il demeure entendu qu'il accepte la consignation.

Art. 58. Si cette consignation est adressée à différens

1843 individus à la fois, le refus devra être exprimé par chacun d'eux. Si les noms de ces personnes sont inscrits par ordre numérique, le refus de la dernière nommée équivaudra au refus de toutes celles dont les noms précèdent.

Art. 59. Si l'expéditeur des marchandises dont la consignation est refusée, était un citoyen de la république, l'administrateur transmettra le refus au tribunal de commerce, qui nommera alors deux négocians de sa confiance pour servir de consignataires.

Art. 60. Si l'un de ces négocians refusait et que l'autre acceptât, celui-ci restera le seul consignataire. Les refus de ces consignataires, nommés d'office, devront être signifiés dans le délai de deux jours ouvrables, à partir de la date de leur nomination: passé ce délai, il est entendu qu'ils acceptent.

Art. 61. Dans le cas où les deux négocians nommés refuseraint, le tribunal de commerce en donnera avis à l'administrateur, et celui-ci ordonnera la vente publique des marchandises, à l'encan et au dernier enchérisseur. Sur le produit de la vente, on prélèvera d'abord les droits qui leur sont applicables, puis le reste sera déposé au tribunal de commerce qui le tiendra à la disposition du propriétaire.

Art. 62. Si l'expéditeur des marchandises dont la consignation a été refusée était étranger, l'administrateur en avisera officiellement le consul ou vice-consul de la nation du dit expéditeur, afin que, dans le délai exprimé par l'article 60, il réponde s'il veut se charger ou non de la consignation: passé ce délai, il est entendu qu'il accepte.

Art. 63. Dans le cas où le consul refuserait, on procédera suivant les termes fixés par les articles 59, 60 et 61.

Art. 64. Tout navire qui mouillerait dans un port de la république, sans avoir pour objet de charger ou décharger des marchandises, mais seulement dans le but de réparer des avaries ou de faire des vivres pour l'équipage, sera admis pour le temps précisément nécessaire pour remplir l'objet de sa relâche; mais sous la condition qu'il devra présenter les documens relatifs à son chargement, et qu'il se soumettra à toutes les formalités d'usage. Dans le cas où il serait surpris transbordant des marchandises (à moins que ce ne soit en

vertu d'une permission de l'administrateur, pour les em- 1843
magasiner pendant le carénage), le navire sera traité de la manière indiquée par les articles 117, 118 et 119, suivant l'espèce des marchandises. Quand l'avarie sera telle que le navire ne pourrait continuer sa navigation, l'administrateur en rendra compte au gouvernement qui, en vue des circonstances, prendra la décision convenable.

Art. 65. Le capitaine ou le subrécargue, pendant les douze heures ouvrables fixées pour présenter son manifeste, et les consignataires, pendant les douze heures qui leur sont accordées pour exhiber leurs factures, pourront faire la correction, au bas des documens, de toutes les irrégularités que les articles 21, 26 et 28 de ce tarif frappent d'une amende; mais on n'admettra aucune correction pour les erreurs qui sont passibles de la confiscation ou de l'application des 25 pour 100 d'augmentation des droits dont parle le paragraphe 2 de l'article 21: sont exceptées aussi les omissions prévues par l'article 76; cette pénalité étant appliquée à de graves infractions qu'on ne saurait attribuer à l'oubli ou à des négligences involontaires, l'indulgence précitée ne doit pas avoir lieu dans ce cas; les corrections dont on a parlé plus haut, exempteront de toute amende ceux qui les auront encourues.

Section VII. *Du chargement des navires.*

Art. 66. Lorsque le capitaine ou le subrécargue d'un navire demandera son déchargement, demande qui devra toujours être faite par écrit, l'administrateur ordonnera au chef des surveillans ou à l'employé de la douane de passer à bord pour lever les scellés.

Art. 67. Pour procéder au déchargement, le commis ou les commis des surveillans qui iront à bord, écriront des billets numérotés indiquant les ballots, paquets, barils ou autres colis qui seront transportés à terre sur chaque barque. Ces billets, signés par le capitaine ou par la personne qui le représente, et par le commis des surveillans, seront reconnus et confrontés avec le chargement par le ou les surveillans qui les recevront à terre; et s'ils remarquent un défaut de conformité, ils en donneront immédiatement avis à ceux du bord pour que ces irrégularités soient réformées de suite.

1843 Art. 68. Partout où les surveillans de terre, ou ceux qui sont restés à bord, découvriraient une fraude, ils devront en donner avis immédiatement à la douane pour la mettre à même de prendre les mesures nécessaires.

Art. 69. Si le navire n'etait pas déchargé dans le même jour, on apposera de nouveau les scellés sur les écoutilles et les séparations des soutes du navire.

Art. 70. S'il arrivait que les scellés apposés sur les écoutilles et les soutes parussent brisés, sans que le chef des surveillans ou l'employé des douanes fût venu à bord pour procéder à cette opération, ce chef ou cet employé restera sur le navire, et donnera avis de cet incident à l'administrateur par un de surveillans. L'administrateur prendra des mesures pour que, le jour même et sans interruption, le navire soit déchargé aux frais du capitaine ou du subrécargue, et il enverra à bord les hommes suffisans à cet effet. En outre, l'administrateur en informera le juge compétent pour qu'il procède à l'instruction du procès. Si, de cette instruction, il résulte que le bris des scellés n'a point été occasionné par un accident imprévu et inévitable, les peines prévues par les lois sur la matière seront appliquées au capitaine ou subrécargue, ainsi qu'au navire.

Art. 71. Il sera procédé également au déchargement du navire avec la promptitude recommandée par l'article précédent, et pour le compte de qui de droit, lorsque le capitaine ou subrécargue ne présentera pas le paquet cacheté qu'il doit apporter, ou l'exemplaire du manifeste qu'il doit avoir en sa possession; quand il aura perdu la correspondance du navire ou quand il aura jeté à la mer ou vendu des marchandises pendant le voyage, dans les cas prévus par l'article 48. En règle générale, on devra redoubler, dans ces circonstances, de surveillance et de précautions, afin d'empêcher qu'on ne se serve de ce prétexte pour se livrer à la fraude.

Art. 72. Même avant la demande et l'autorisation de déchargement, le chef des surveillans ou l'employé des douanes pourra permettre le transport à terre des bagages des passagers qui en feront la demande: le chef des surveillans pourra également procéder à la verification de ces bagages sur le quai, moyennant la permission de l'administrateur exigée par l'article suivant.

Art. 73. Les effets et autres petits utensiles de toi-

lette à l'usage personnel des passagers seront libres de tout droit, sur la déclaration de l'administrateur, qui sera inscrite à la suite de la demande de dédouanement que chaque passager devra présenter en l'accompagnant du détail des objets qui composent ses bagages. Tous les objets compris dans cette demande, qui ne sont point du ressort de ceux que cet article déclare exempts de droits, paieront doubles droits: tout ce qui n'aura pas été déclaré dans la demande sera saisi. Egale peine sera appliquée aux marchandises en régie, quelle que soit la quantité, et en outre on sera passible des peines prévues par les lois, si l'intéressé n'en fait pas lui-même la dénonciation en demandant le permis de débarquement de ses effets. 1843

Art. 74. Quand on soupçonnera que les effets à usage, par suite de leur quantité ou par toute autre circonstance notable, ne sont point en proportion avec le rang du passager qui les présente, il en sera donné avis à l'administrateur qui, avec l'avis du caissier et du commandant des surveillans, décidera si c'est ou non le cas de dépêcher purement et simplement ces effets. En cas de résolution négative, on déterminera la quantité excédante, qui, après avoir été estimée suivant le cours de la place, sera frappée de doubles droits.

Art. 75. Toute marchandise ou denrée portée au manifeste paiera les droits fixés par le présent tarif, lors même que son importation ne serait pas constatée. Sont exceptés le cas de jet à la mer, les ventes pour cause de relâche forcée, et tout autre événement fortuit qui serait légalement prouvé dans les termes indiqués par l'art. 49.

Art. 76. L'omission d'un ballot, caisse, baril, ou autre article du chargement, sur le manifeste général, sera punie d'une amende égale à la valeur que peuvent avoir dans le port l'article ou les articles non inscrits. Si le capitaine ou subrécargue ne payait pas cette amende, on en prélèvera le montant sur ses biens propres ou sur ceux du navire, et, s'ils ne sont point suffisans, sur le navire lui-même; dans le cas où le montant de l'amende, ne serait pas entièrement complété, le tribunal compétent appliquera au débiteur la peine corporelle qui sera proportionnée à la somme redue sur l'amende. La même peine sera appliquée dans tous les cas où le capitaine ou le subrécargue sera frappé d'une

1843 amende. Si l'omission était de plus de six colis, de quelque volume qu'ils soient, le navire serait confisqué.

Art. 77. Toutes les dépenses et frais pour le débarquement et le transport des marchandises dans les magasins de la douane, de même que ceux pour leur vérification et pour leur dédouanement, seront à la charge des intéressés.

Art. 78. Lorsque la qualité ou le volume des grosses marchandises de toute espèce (dites *abarrotes*) ne permettra pas leur transport dans les magasins de la douane, sans qu'il y ait préjudice pour les intéressés et pour le trésor public, l'administrateur pourra permettre qu'elles soient expédiées sur le quai même; cette opération aura lieu en présence de l'administrateur lui-même, ou de l'agent comptable ou d'un employé de confiance qui les remplacera, du vérificateur et du chef des surveillans; mais, dans aucun cas, cette permission ne pourra s'étendre aux articles de fil, coton, laine, soie, mercerie et autres qui exigent une vérification longue et scrupuleuse.

Art. 79. Les matières inflammables, telles que la poudre fulminante, les briquets phosphoriques, les acides et tous les articles de cette nature, dont la demeure en magasin peut faire courir des risques d'incendie, seront toujours expédiées sur le quai. Tout article de cette espèce sera toujours déclaré spécialement, lors même qu'il ne s'agirait que d'une petite boîte, d'un flacon, etc.; car si l'on en trouvait, lors du dédouanement des marchandises emmagasinées, pour ce fait même, et sans aucune excuse, le consignataire sera puni d'une amende de mille piastres, indépendamment de la confiscation de l'article.

Art. 80. Les heures légales pour le chargement et le déchargement des navires sont depuis le lever jusqu'au coucher du soleil. Les marchandises qui seraient embarquées ou débarquées hors de ces heures seront passibles de la peine de la confiscation, et les capitaines ou subrécargues, les patrons, ainsi que leurs aides et autres complices, seront frappés d'une amende de cent à mille piastres, et à son défaut, de la peine d'un mois à un an d'emprisonnement.

Art. 81. Après le déchargement, la visite du bord sera faite par le chef des surveillans, ou son second, ou par l'employé ou les employés de la douane que

l'administrateur désignera. Cette visite pourra être répétée autant de fois que l'administrateur le jugera nécessaire. 1843

Section VIII. *Du dédouanement des marchandises.*

Art. 82. Le dédouanement des marchandises et la remise qu'en fera la douane aux intéressés, s'effectueront sur la demande de ces mêmes intéressés qui la présenteront en triple expédition et en langue espagnole, sans aucune abréviation; cette demande indiquera les marques, et en chiffres et lettres, le nombre des colis, celui des articles qu'ils contiennent, ainsi que la dimension ou le poids qui leur sont propres: cette demande sera présentée à l'administrateur, qui la rendra sans accorder le permis, si elle n'était pas rédigée suivant les formalités exprimées ci-dessus.

Art. 83. Le dédouanement des marchandises sera effectué en présence de l'administrateur de la douane, ou de l'agent comptable, et du vérificateur désigné par l'administrateur. Le chef des surveillans ou son lieutenant pourra également y assister; ils examineront tous si les marchandises sont entièrement conformes à la demande présentée par les consignataires.

Art. 84. Dans le cas où les factures particulières des marchandises ne seraient point exactement conformes entre elles pour le poids, le nombre, la quantité ou la qualité, le règlement et la perception des droits seront établis sur les plus grandes quantités et qualités des articles indiqués dans les factures.

Art. 85. Toute denrée ou marchandise qui ne serait point comprise dans les factures particulières sera passible de la peine de la confiscation. Sera punie de la même peine toute falsification dans la quantité quand elle aura lieu pour plus de dix pour dix; quand elle sera moindre, on paiera doubles droits. Il demeure entendu que la confiscation, comme le double droit, seront appliqués seulement sur la partie des marchandises omise, et non sur celle déclarée. Toute falsification de qualité entraînera également la confiscation; mais on ne pourra qualifier de falsification de cette dernière nature le fait de donner aux marchandises les noms usités dans les lieux de leur fabrication, lors même qu'ils n'exprimeraient pas parfaitement la qualité des articles, et qu'ils contiendraient quelque mélange d'une autre ma-

1843 tière qui ne serait point indiquée par leur nom: dans ce cas, les droits seront fixés en raison de la sorte de mélange, suivant les règles prescrites par les articles 14, 15, 16 et 17 de la nomenclature. Il n'y aura point également de confiscation quand les factures particulières exprimeront des marchandises passibles des mêmes droits, ou de droits plus élevés que les articles présentés: dans ce cas, on se bornera à percevoir les droits applicables aux marchandises désignées dans la facture.

Art. 86. S'il arrivait que le capitaine ou le subrécargue d'un navire, par suite d'un accident involontaire et justifié, comme le prévoit l'art. 49, eût perdu le manifeste qu'il doit apporter avec lui, le paquet fermé contenant le duplicata et le triplicata de ce même manifeste, ainsi que les factures particulières, et enfin la correspondance du navire, l'administration prendra des mesures pour que le navire soit déchargé sur-le-champ, et qu'immédiatement il soit dressé par la douane, avec l'assistance du capitaine ou subrécargue et des agens des assureurs, s'il y en a, une facture exacte de tous les colis avec leurs numéros et marques, et la désignation de l'espèce de marchandises contenues dans ces colis.

Art. 87. S'il se trouvait parmi ces colis quelques-uns contenant des matières inflammables, ou d'une facile détérioration, et que personne ne parût justifiant ses droits à les revendiquer, ces articles seront vendus à l'encan, par le tribunal des finances, avec l'assistance rigoureuse de l'administrateur et du fiscal et avec l'intervention du consul respectif. A défaut de consul, le tribunal nommera deux personnes de la nation à laquelle appartient le navire, et, à leur défaut, deux négocians des meilleures maisons, pour remplir les fonctions du consul.

Art. 88. Les autres marchandises seront emmagasinées jusqu'à ce que leurs consignataires se présentent, ou jusqu'à ce que le consul, par suite de la non-réclamation, en demande la vente pour le compte de qui il appartiendra; dans ce cas, comme dans celui prévu par l'article précédent, on fixera les droits des marchandises suivant les termes prescrits par l'art. 11.

Art. 89. Après l'accomplissement de toutes ces formalités, les marchandises seront vendues à l'encan dans les termes expliqués par l'art. 87. On prélèvera d'abord les droits imposés, puis l'excédant sera remis au tribu-

nal de commerce pour qu'il le tienne à la disposition 1843
de ses propriétaires. Le tribunal des finances remettra au consul tous les documens justificatifs que ce fonctionnaire lui demandera.

Art. 90. Toute marchandise ou denrée dont l'importation est prohibée par le présent tarif, encourra la peine de la confiscation; dans ce cas, l'intéressé ou le consignataire paiera en sus une valeur égale à celle préjugée pour les marchandises prohibées, et celles-ci seront détruites ou brûlées suivant leur nature et leur classe, afin qu'elles ne puissent circuler dans la république.

Art. 91. L'amende, dont parle l'article précédent, ne sera point appliquée, mais la confiscation seulement, toutes les fois que l'intéressé aura dénoncé par écrit, au fiscal, le nombre et la sorte des marchandises prohibées contenues dans la facture, dans les douze heures prescrites par l'article 55, et qu'il donnera par écrit la preuve de cette dénonciation, en présentant à l'administrateur le troisième exemplaire de la dite facture; il devra, de plus, en justifier par le certificat du fiscal, en exprimant le jour et l'heure où la dénonciation aura été faite; dans ces cas déterminés, le fiscal procédera immédiatement à provoquer la saisie de la contrebande, ainsi que sa confiscation.

Art. 92. Toutes les amendes ou peines pécuniaires qui demeurent fixées par chaque article de ce tarif qui les applique, seront exigées et récouvrées par l'administrateur de la douane, au moment même où elles auront été prononcées; le montant en sera versé dans la caisse de l'administration, dite des dépôts, jusqu'à ce que la distribution en ait été ordonnée. Si les intéressés ne les paient pas immédiatement, sans discussion et en totalité, aussitôt qu'ils en seront requis par l'administrateur, celui-ci emploiera sans délai les moyens coërcitifs pour en opérer le recouvrement.

Art. 93. S'il arrivait, dans quelque cas que ce soit, que les amendes imposées par le présent tarif ne fussent pas payées et qu'il n'y eût aucune propriété qui pût être saisie pour en assurer le paiement, il en sera donné avis au tribunal compétent, afin qu'il applique aux délinquans les peines corporelles qu'il jugera équivalentes aux peines pécuniaires, selon la catégorie de la faute ou du délit, et la valeur de la somme à payer.

1843 Art. 94. Les navires nationaux venant de l'étranger devront décharger toute leur cargaison dans le port de leur destination. Le commerce d'escale et de cabotage leur est interdit, tant qu'ils n'auront pas entièrement déchargé les marchandises qu'ils ont apportées du port ou des ports de provenance.

Art. 95. Les marchandises importées ne paieront point d'autres droits au trésor national que ceux fixés par le présent tarif, et un pour cent établi par le décret du 31 mars 1838, ainsi que celui de deux pour cent pour *averia*, qui à été étendu à tous les ports par le décret du 28 février de cette année, sans préjudice, toutefois, des droits municipaux des ports, dont cet article ne s'occupe point.

Art. 96. L'importateur est responsable de l'entier acquittement des droits, lesquels seront divisés en trois parties égales: la première devra être payée à quatre-vingt-dix jours, la seconde, à cent quarante, et la troisième, à cent quatre-vingts jours. Ces échéances commenceront à dater du lendemain du jour où aura commencé le déchargement du navire, et les paiemens se feront, soit dans le port, soit à la trésorerie générale, suivant les dispositions du gouvernement, auquel, dans le second cas, seront remises les traites en question vingt-cinq jours après le déchargement des navires.

Art. 97. Une fois que les marchandises et denrées auront été expédiées par la douane, aucune restitution de droits ne pourra être faite sous quelque prétexte que ce soit, à moins qu'il n'y ait eu une erreur matérielle et purement mathématique dans le calcul ou dans le paiement: dans tout autre cas, toute réclamation sera inadmissible en justice ou ailleurs, quelques motifs que l'on fasse valoir.

Art. 98. Le réembarquement des marchandises étrangères, à quelque époque qu'il ait lieu, ne pourra les exempter du paiement des droits d'importation fixés par le présent tarif.

Art. 99. Les administrateurs des douanes maritimes et frontières devront ordonner que, de chaque espèce de marchandises ou denrées étrangères importées, on reconnaisse les ballots, paquets, caisses, malles, et tous autres colis qu'ils désigneront eux-mêmes ou qui seront désignés par le vérificateur, conformement à leurs attributions; si, pour l'une de ces marchandises, on remar-

quait une différence dans l'indication qu'en fait le manifeste général ou les factures particulières, il sera procédé de nouveau à la reconnaissance de toutes les marchandises de la même espèce, et même de toutes celles qui composent le chargement, si l'administrateur le juge convenable. 1843

Art. 100. Relativement aux marchandises avariées, le vérificateur fera, en présence de l'administrateur et de l'agent comptable, et d'accord avec ceux ci, la réduction de droits qui sera reconnue justement conforme à la diminution de valeur que lesdites marchandises auront éprouvée. Pour fixer cette réduction, on estimera d'abord à combien pour cent s'élève la dépréciation pour cause d'avarie; et l'on réduira le droit d'un tant pour cent égal à celui diminué sur la marchandise.

Art. 101. Ce tarif commencera à être mis en vigueur dans les douanes frontières *quarante-cinq jours* après sa publication dans la capitale de la république, et, à la même époque, dans les douanes maritimes, pour les marchandises conduites par des navires venant des ports des Antilles, Centre-Amérique et Etats-Unis d'Amérique; et *quatre mois* après la dite publication pour celles provenant des ports d'Europe et des Etats de l'Amérique du Sud. Ce délai sera étendu à *six mois* dans les douanes maritimes du sud, pour les provenances des ports d'Europe, des Antilles, du Centre-Amérique et des Etats-Unis d'Amérique, et à *trois mois* pour celles des Etats de l'Amérique du Sud.

Art. 102. Toutes les dispositions et règles prescrites par le présent tarif devront aussi être observées dans toutes les douanes frontières de la république. En conséquence, tous ceux qui y apportent des marchandises venant des nations limitrophes, sont obligés à l'observation des formalités prescrites pour les manifestes généraux; les expéditeurs, à celles qui règlent le mode des factures particulières, et enfin, tous sont soumis aux autres règles applicables au commerce terrestre qui ont du rapport avec les décrétées par le présent tarif pour le commerce maritime. Les chariots, trains de mules, etc., qui transportent les marchandises, n'auront à payer aucun droit, en remplacement du droit de tonnage.

Art. 103. Si, après le délai dont parle l'art. 10, la suprême autorité compétente de la nation, usant de

1843 ses facultés naturelles, jugeait convenable de faire quelque modification au présent tarif, soit totale, soit partielle, le gouvernement en fera la publication en temps utile et désignera le moment où ces modifications devront commencer à avoir leur effet dans les douanes maritimes et frontières respectives. Il sera également donné l'avis par avance à l'égard des modifications qui seraient jugées convenables pour le commerce purement intérieur à la république.

Art. 104. Il est dérogé à toutes les lois et dispositions contraires au présent tarif.

Section IX. *De l'exportation.*

Art. 105. Les navires étrangers ne pourront faire le commerce d'escale ou de cabotage dans les ports de la république; cependant, quand ils auront terminé leur déchargement dans l'un d'eux, et que la visite du bord aura été faite, ils pourront passer directement dans un autre port ouvert au long cours ou au cabotage, pour y charger des bois de teinture ou tout autre produit national, dont l'exportation n'est soumise à aucun droit, pourvu qu'ils prouvent, par un certificat en bonne forme, de la douane du port d'où ils viennent, *qu'ils* y ont payé le droit de tonnage.

Art. 106. Tout navire étranger qui voudrait jouir de la faveur accordée par l'article précédent, sera soumis, dans le port où il arrivera, aux visites de la santé et de la douane qui lui sont applicables: s'il porte de l'argent pour ses achats, il devra être aussi muni d'un certificat en bonne forme de la douane compétente, indiquant en toutes lettres la quantité de numéraire embarquée, et constatant que le droit d'exportation prescrit par le présent tarif a déjà été acquitté.

Art. 107. Toutes les marchandises et denrées nationales qui seront exportées seront exemptes de tous droits: les départemens ou territoires d'où elles seront tirées, ceux par lesquels elles passeront, et ceux situés sur le littoral, ne pourront leur imposer aucun droit sous quelque dénomination que ce soit. Sont exceptées les suivantes, qui paieront au trésor national.

L'or monnayé	6	pour 100
Id. travaillé et contrôlé	6½	id.
Argent monnayé	6	id.
Id. travaillé et contrôlé	7	id.

Id. id. de coupelle, en certifiant	6 pour 100		1843
que les droits de contrôle ont été payé	7	id.	
Bois de teinture, seulement dans les ports signalés par le décret du 6 avril de cette année	6	id.	

Art. 108. Est prohibée, sous peine de confiscation, l'exportation de l'or et de l'argent en lingots, en morceaux et en poudre, les monumens antiquités mexicaines et la semence de cochenille. Ne sont point comprises dans cette prohibition les pierres et poudres de minerai, dont l'exportation, en petite quantité, pourra être permise quand le gouvernement général saura ou jugera qu'elle n'a pour objet que d'enrichir les cabinets des savans.

Art. 109. Est prohibée, également sous peine de confiscation, l'exportation de l'or et de l'argent travaillés sans contrôle.

Art. 110. La permission d'exporter l'or et l'argent en lingots par les ports de Guaimas et Mazatlan est maintenue, en observant, toutefois, les formalités prescrites par le décret du 10 novembre 1841 et par celui du 16 février 1842; mais, à l'exportation, l'or paiera un droit de onze pour cent, et l'argent de neuf et demi sur leur valeur; et il sera perçu en outre, sur l'un et l'autre métal, l'un pour cent du droit imposé par l'art. 2 du décret du 10 mars de cette année, quand les métaux ne seront pas adressés à une maison de monnaie pour leur monnayage. Ces perceptions, qui sont déjà en vigueur, ne jouiront pas des termes signalés par l'art. 101.

Art. 111. Les marchandises sujettes aux droits d'exportation, qu'on voudrait faire sortir clandestinement pour frauder les droits, encourront la peine de la confiscation, si l'on peut réussir à s'en emparer; dans le cas où l'on ne pourrait les saisir, il sera appliqué une amende équivalente à la valeur de ces marchandises estimées d'après les prix de la place. Si elles étaient déjà embarquées et que le navire fût encore dans le port, le tribunal compétent ordonnera leur débarquement, et, en cas de résistance, il procédera contre le capitaine ou le subrécargue, et leur appliquera les peines proportionnées au degré et aux circonstances du délit.

1843 Art. 112. Les dispositions prescrites par l'article précédent seront observées à l'égard des marchandises dont l'exportation est prohibée.

Art. 113. Quand pour l'exportation des marchandises exemptes de droits, on n'observera pas les dispositions prescrites, cette infraction sera punie d'une amende égale au dixième pour cent du montant de ces mêmes marchandises, calculé d'après les prix de la place.

Section X. *Autres cas possibles d'une pénalité.*

Art. 114. Outre les cas spécifiés dans les articles respectifs de ce tarif, dans lesquels on encourra les peines qu'ils prescrivent, on sera également passible des peines ci-après exprimées, pour les infractions indiquées par les dispositions suivantes.

Art. 115. Tout navire étranger, quels que soient son tonnage, sa forme et sa provenance, qui chargerait des marchandises sur les côtes, rivières, rades, baies ou autres lieux qui ne seraient pas un port désigné par le présent tarif pour l'admission des navires étrangers, encourra pour ce fait la peine de la confiscation du navire, ainsi que de toutes ses dépendances et de tout son chargement. La personne qui commandera le navire sera soumise à une amende de cinq cents à trois mille piastres, suivant la valeur du chargement, et sera condamnée, en outre, à six mois de travaux forcés pour le minimum, et à cinq ans pour le maximum. Tous ceux qui, sciemment, auraient aidé ou protégé l'embarquement, le débarquement ou le transport par terre des marchandises introduites ou extraites des parages que cet article indique, seront punis des peines corporelles et amendes suivantes: le propriétaire des chariots, des mulets ou chevaux, et autres moyens de transport, et celui qui fait déposer, qui dépose, recèle ou cache les marchandises, sera frappé de la même peine que le commandant de l'embarcation; pour les autres, les peines pécuniaires et corporelles appliquées aux principaux délinquans seront réduites au dixième. Les navires nationaux seront passibles des mêmes peines, quand, venant d'un port étranger, ils entreront dans ceux qui ne sont point ouverts au commerce extérieur, ou lorsqu'ils y chargeront des marchandises pour les conduire directement en pays étranger, et toutes les fois qu'ils seront surpris chargeant ou déchargeant des

marchandises sur les points qui ne seront point ouverts 1843
au commerce extérieur ou à celui de cabotage.

Art. 116. Les navires mexicains qui introduiraient, dans les ports réservés seulement au cabotage, des marchandises étrangères qui n'auraient point été déjà nationalisées dans quelqu'un des ports ouverts au commerce extérieur, encourront les peines prescrites par l'article précédent.

Art. 117. Lorsque, dans les ports ouverts au commerce étranger ou au cabotage, il sera saisi des marchandises que l'on introduirait, ou qui auraient été introduites sans que toutes les formalités prescrites par le présent décret eussent été observées, ou avec infraction aux instructions ou règlemens transmis par le gouvernement, ces marchandises seront confisquées, ainsi que les barques, canots, pirogues et autres embarcations quelles qu'elles soient.

Art. 118. Si la saisie frappe des marchandises prohibées, on appliquera, en outre, les amendes dont parle l'art. 90.

Art. 119. Si les marchandises saisies étaient de celles mises en régie, tant les importateurs que les exportateurs qui expédieraient ces marchandises pour un autre port ou côte de la république, aussi bien que les feraient interner ou externer, seront passibles, indépendamment de la confiscation des marchandises, des embarcations, des montures et bêtes de somme avec leurs harnais et harnachemens et des armes, d'une amende double de la valeur des dites marchandises évaluées au prix de la régie dans la place où ce cas arriverait. A défaut du paiement de l'amende, ils seront punis de deux à huit ans de travaux forcés.

Art. 120. Si la saisie a été opérée sur de la monnaie fausse d'un métal quelconque, outre la confiscation de tous les articles ordonnée par l'article précédent et l'amende d'une valeur égale à celle qu'aurait la monnaie si elle était légitime, le coupable sera puni des peines portées par les lois contre les faux-monnayeurs. Lorsque le coupable sera hors d'état de payer l'amende, le métal, après avoir été fondu, et tout ce qui aura été saisi sur les délinquans, sera donné aux dénonciateurs et ceux qui auront opéré la saisie. Dans ce cas, le trésor public paiera au promoteur fiscal, à l'administrateur et au chef des surveillans, la part qui leur revient;

1843 mais si l'amende est payée, le métal appartiendra au trésor public, et la distribution se fera dans les termes prescrits pour la confiscation des marchandises mises en régie.

Art. 121. Le capitaine ou subrécargue de tout navire mouillé dans un port ouvert au commerce de long cours ou de cabotage, sera puni d'une amende de mille piastres, et, à défaut du paiement de l'amende, d'un an de prison, chaque fois qu'il permettra de transborder des marchandises de son bord et de ses chaloupes ou de ses canots. Les mêmes peines seront appliquées, dans les mêmes termes, aux capitaines ou subrécargues qui recevraient à bord de leurs bâtimens, de leurs canots ou chaloupes, des marchandises provenant d'autres navires; en outre, ces marchandises seront confisquées.

Art. 122. Tout employé ou fonctionnaire public, quel que soit son grade ou à quelque classe privilégiée qu'il appartienne, qui aiderait ou contribuerait à des introductions clandestines, ou qui les tolérerait sciemment, sera privé de son emploi ou de sa charge, déclaré incapable de remplir jamais une fonction publique, et sera puni de la peine appliquée au crime de vol domestique avec abus de confiance: son nom et les détails du délit seront publiés par tous les journaux officiels de la république pendant trente jours consécutifs; en outre, ses biens répondront du remboursement des dommages et préjudices qu'aura éprouvés le trésor public.

Art. 123. Tout individu qui sera mis en cause pour l'un des délits spécifiés dans les dispositions du présent décret, ne pourra arguer d'aucun privilége pour se soustraire à la juridiction des autorités déjà établies ou de celles qui seraient établies pour les procès et affaires de finances.

Art. 124. Lorsqu'on procédera à la reconnaissance des marchandises saisies, le dénonciateur et ceux qui ont fait la saisie pourront être présens, s'ils le jugent convenable, ou se faire représenter par une personne de leur confiance; et ils constateront l'exactitude de cette reconnaissance dans les pièces rédigées à cet effet.

Sections XI. *Distribution des confiscations.*

Art. 125. Avant de procéder à la distribution de

la confiscation, on prélèvera sur sa valeur les déductions 1843
suivantes:

1° Pour le trésor. — Sur les marchandises de commerce licite, la moitié des droits qui lui reviendraient si ces marchandises avaient été introduites légalement. — Sur les marchandises prohibées ou sur celles qui font partie d'une régie, rien;

2° Pour frais et honoraires, quand le coupable ne les paie pas. — La déduction pour le coût de toutes les pièces qu'a exigées la procédure, se fera comme suit: — Si la confiscation n'excède pas mille piastres, 5 pour 100 de sa valeur. — De mille à trois mille piastres, 5 pour 100 sur les premièrs mille, et 4 pour 100 sur le reste. — Sur tout ce qui dépassera trois mille piastres, 3 pour 100.

Si le coupable est présent pour payer les frais, ils seront calculés d'après les tarifs judiciaires, et l'on ne fera point les déductions exprimées ci-dessus: quant à ce qui regarde les marchandises mises en régie, jamais les frais qu'elles auront occasionnés ne seront prélevés sur la valeur de la confiscation.

Art. 126. Le surplus de la valeur des marchandises confisquées, après les déductions ordonnées par l'article précédent, sera divisé en trois parties égales: une d'elles sera donnée au dénonciateur; une autre à celui ou à ceux qui auront saisi les marchandises; et l'autre sera divisée par portions égales entre le ou les promoteurs fiscaux, l'administrateur et le chef des surveillans. Dans les douanes frontières, la part qui revient au chef des surveillans sera donnée à l'interventeur.

Art. 127. Lorsqu'il n'y aura pas de dénonciateur, et quand la saisie aura été faite par les employés de la douane, les surveillans, ou la troupe de la garnison, la portion qui revenait au dénonciateur sera donnée à çeux qui auront opéré la saisie; mais si ces derniers n'appartiennent point aux corps désignés ci-dessus, ils recevront la moitié de la somme accordée au dénonciateur, et l'autre moitié sera répartie entre le ou les promoteurs fiscaux, l'administrateur et le chef des surveillans.

Art. 128. Pour les saisies faites par les visiteur au moment du dédouanement, sera compris comme saisisseur, avec celui qui fera la reconnaissance des marchandises, l'administrateur de la douane ou le caissier

1843 ou l'employé qui, par suite de l'empêchement physique de ce premier chef, exercera ses fonctions. Dans les saisies qui auront lieu en suite de la confrontation du manifeste et des factures, les six neuvièmes qui reviennent aux saisisseurs seront ainsi distribués: trois à l'administrateur ou caissier qui fera la confrontation, et les trois autres se partageront, en égale partie, entre le chef des surveillans ou gardes qui seront intervenus dans le déchargement du navire.

Art. 129. N'auront point part à la distribution de la confiscation les dénonciateurs de leurs propres marchandises ou de leur propre consignation.

Art. 130. Les marchandises en régie seront allouées au trésor public; l'amende que paieront les contrebandiers, conformément à l'art. 119, sera distribuée dans les proportions établies par les art. 126 et 127, après la déduction ordonnée par l'art. 133; mais, dans ce cas, il n'y aura point lieu à appliquer les dispositions de l'art. 125. Lorsque les coupables n'auront pu payer l'amende, le trésor public soldera de ses propres fonds la valeur de la marchandise confisquée, qui sera distribuée de la même manière. Quand la saisie aura eu lieu par les ordres de l'administrateur de la douane ou de la régie d'où dépend la marchandise, l'administrateur qui a donné l'ordre aura une part de saisisseur tirée de celle applicable à ces derniers.

Art. 131. Quand à la confiscation des cotons en balles, des filatures de coton et des tissus de coton de la sorte prohibée, qui doivent être brûlés conformément à l'art. 90, la distribution aura lieu dans les termes expliqués par l'art. 130; dans le cas où l'on n'aurait pu faire payer au coupable l'amende exigée, on répartira entre tous les ayans-droit les bêtes de somme, les harnais, les chariots qui auront été pris aux contrebandiers, ainsi que la valeur des armes, des embarcations et des autres objets dont parle l'article suivant, quand, d'après le présent tarif, ils encourront la peine de la confiscation.

Art. 132. Conformément aux prescriptions du décret du 24 février 1842, seront appliqués au profit du trésor, les navires et autres embarcations, les armes, poudre et munitions de guerre qui seront confisqués; en conséquence, il ne sera point fait, dans ces cas, de distribution en nature; mais seulement de la valeur de

ces objets, que paiera le trésor publics s'il n'y a pas eu 1843
paiement de l'amende; et pour cette répartition, ou observera les prescriptions des art. 126 et 127.

Art. 133. La moitié des amendes fixées par ce décret sera appliquée au trésor, et l'autre moitié sera répartie entre les ayans-droit dans la proportion observée à l'égard de la valeur de la marchandise confisquée; mais quand cette marchandise doit être brûlée, ensuite des prescriptions de l'art. 131, tout le montant de l'amende sera distribué entre les ayans-droit.

Art. 134. Pour les marchandises prohibées à l'égard desquelles le montant entier de l'amende doit être appliqué aux saisisseurs, il sera d'abord prélevé un tant pour cent pour les frais, si le coupable ne peut les payer.

Art. 135. Toutes les marchandises qui seront confisquées (à l'exception de celles en régie; de celles dont parle l'art. 120, quand il y a paiement de l'amende, et de celles mentionnées dans les art. 121 et 132), seront remises en nature aux ayans-droit, après, toutefois, que ceux-ci auront payé les droits qui leur sont applicables et les frais du procés, à défaut du coupable, suivant l'art. 125; les intéressés pourront se partager entre eux, comme ils l'entendront, la portion qui leur vient.

Art. 136. La vente, par les employés, des marchandises qui leur appartiennent par suite de confiscation, ne sera point considérée comme une infraction à l'art. 59 du décret du 17 février 1837, qui leur défend de se livrer à des opérations commerciales.

Art. 137. Dans tous les cas de confiscation, si, lorsque, l'administrateur, assisté du fiscal, informera les délinquans des peines qu'ils ont encourues d'après le présent décret, ceux-ci ne forment point opposition et se soumettent complètement à ces peines, elles seront appliquées, sans qu'il soit besoin d'aucune formalité judiciaire; l'administrateur procédera à la confiscation, au recouvrement de l'amende et à la distribution, dans les termes ordonnés. En outre, l'administrateur rendra compte à la direction générale, en lui remettant une copie de la distribution de la confiscation, et celle-ci avec son rapport au gouvernement; l'administrateur devra également communiquer l'affaire au tribunal des finances, quand il y aura lieu d'appliquer au délinquant une peine corporelle. Si les parties ne sont pas d'ac-

1843 cord et qu'elles forment opposition, il sera rendu compte au tribunal, afin qu'il opère suivant les formes judiciaires compétentes.

Art. 138. Les liquidations de la valeur des marchandises confisquées et les distributions de cette valeur, d'après ce décret, seront faites indispensablement, par les agens comptables des douanes respectives, ou, à défaut de ces agens, par les interventeurs, suivant les cas; il est entendu que la partie applicable aux chefs des surveillans sera partagée entre le premier et le second chef des douanes de première classe, aux termes du décret du 22 septembre de l'an dernier.

Section XII. *Formes de la procédure en cas de confiscation.*

Art. 139. Après la saisie des marchandises, le juge, aussitôt qu'il en aura reçu l'avis, citera les parties devant son tribunal; on entend par parties représentant le délit: le propriétaire du chargement, s'il réside dans le port, ou le consignataire, ou le représentant accrédité de l'un ou l'autre, ou la personne qui servira de caution *rato et grato*. On entendra aussi par parties devant comparaître au procès, le propriétaire, le capitaine ou subrécargue de l'embarcation, le propriétaire des animaux ou des chariots qui auront transporté les marchandises, ou leurs représentans accrédités, quand pour l'un deux il pourra résulter une responsabilité qui emporterait une peine quelconque. L'assignation devra indiquer à la partie le terme précis dans lequel elle aura à comparaître, et, pour ce terme, on devra avoir égard à la distance des lieux. Si les parties ne comparaissent point au jour fixé, elles seront jugées par défaut dans la salle du tribunal.

Art. 140. Le juge de première instance, chargé des affaires du trésor public, pourra être récusé une fois par chaque partie, en motivant le motif de la récusation: il lui sera, dans ce cas, absolument interdit de siéger dans la même affaire; mais la partie qui aura usé de ce moyen ne pourra s'en servir de nouveau dans la même instance.

Art. 141. Au moment où la récusation aura été présentée, et où le juge se sera récusé, si la récusation est légale, celui-ci en donnera de suite un avis officiel au juge qui doit le remplacer, en désignant l'heure à

laquelle il lui envoie cet avis, afin qu'à l'instant même 1843
il se présente pour juger le procès, et à cet effet, toutes les personnes nécessaires à la cause resteront dans la salle du tribunal jusqu'à ce que le nouveau juge se présente. Si, par suite de causes justes, le juge ne peut siéger le même jour, l'affaire s'ouvrira le jour suivant, si ce n'est pas un jour férié, sous la responsabilité du juge qui doit remplir cette fonction; cette responsabilité sera rendue effective par la suspension de l'emploi, si le retard vient de sa lenteur, ou par suite de plaintes de l'une des parties ou du fiscal, fondées sur une infraction de cette disposition.

Art. 142. Les jugemens prononçant la confiscation seront rendus en audience publique et verbalement; dans l'intérêt des parties, il sera dressé un acte qui contiendra, en substance, les débats judiciaires. La sentence sera rendue (après citation) dans le terme de trois jours fixes, au plus tard, qui seront comptés du jour de la comparution ou procès de la partie légale, ou de celui où elle aura été déclarée défaillante, conformément aux dispositions de l'article précédent. Le terme de trois jours exprimé ci-dessus pour le prononcé du jugement ne pourra être prorogé, à moins que, dans ce même espace de temps, il ne soit opposé une exception légale, et qu'on n'en donne la preuve, et que la réception de cette opposition n'ait pu avoir lieu de suite pour cause de la distance des lieux, ou pour toute autre impossibilité physique ou morale, auquel cas le juge pourra prolonger le délai en accordant le nombre de jours suffisans.

Art. 143. Dans les endroits où il n'y aura point de promoteur fiscal, ces fonctions seront remplis par l'administrateur de la douane.

Art. 144. Dans les affaires où la valeur des marchandises confisquées n'excéderait pas 500 piastres, il ne pourra être fait appel du jugement de première instance qui sera exécutoire sur-le-champ; cependant le juge devra remettre, dans le délai de cinq jours, un extrait de l'instruction et de la sentence, au juge de seconde instance pour sa révision, qui aura pour seul objet de constater si elles sont conformes aux dispositions du présent décret, et pour requérir la responsabilité dont le premier juge serait passible, en cas d'in-

1843 fraction manifeste à la loi, ou de jugement prononcé contrairement à ses dispositions expresses.

Art. 145. Dans le cas d'appel, s'il a lieu légalement, le juge de seconde instance prononcera la sentence, au plus tard, dans les vingt jours qui suivront la remise des pièces dont parle l'article suivant, lesquelles devront servir à l'instruction de l'affaire; mais si les parties conviennent que le jugement soit verbal, il en sera fait ainsi, sur le rapport verbal du fiscal, et le juge prononcera la sentence dans les quatre jours qui suivront.

Art. 146. La partie qui se croira lésée par le jugement de première instance devra faire appel au moment même du prononcé de la sentence, ou de sa notification, si elle n'a pas assisté au jugement: le juge sera obligé de donner, dans les vingt-quatre heures qui suivront, une copie de l'extrait du débat et de la sentence avec toutes les conclusions contenues dans l'original, qui doit rester déposé dans les archives du tribunal.

Art. 147. Vingt-quatre heures après avoir reçu la notification de la sentence du juge de première instance, l'appelant devra la présenter au juge de deuxième instance, s'il réside dans le même lieu; mais s'il a sa résidence ailleurs, le délai d'appel sera augmenté d'autant de jours qu'il y aura de fois cinq lieues de distance d'un tribunal à un autre. Pour assurer l'exécution de la disposition ci-dessus, le tribunal prendra note de l'heure à laquelle les pièces auront été remises à l'intéressé.

Art. 148. Dans le cas où il n'y aurait pas appel, ou si, après l'appel, l'intéressé ne se présentait pas pour retirer les copies dans le délai fixé par l'art. 146, ou encore s'il ne se présentait pas devant le juge de seconde instance dans les termes désignés par l'art. 147, le jugement sera considéré comme définitif, et sortira son plein et entier effet.

Art. 149. Il pourra être interjeté appel dans les affaires de confiscation, dont la valeur dépasse 500 piastres: cependant, si cette valeur n'excédait pas deux mille piastres, le jugement de seconde instance sera exécutoire, soit qu'il confirme ou qu'il révoque la décision du premier juge. Dans tous les cas, le juge sera obligé de remettre, dans le délai de cinq jours fixes, au tribunal de troisième instance, le dossier de l'affaire ou l'extrait du jugement, s'il a été rendu verbalement, pour

la révision et les autres effets prévus par l'art. 144. 1843
Si la valeur des marchandises confisquées excédait deux mille piastres, l'affaire sera admise en troisième instance, en tant que le jugement de la seconde instance n'aurait pas été entièrement conforme à celui du premier juge: dans ce cas, le jugement sera exécutoire, et l'appel en troisième instance ne pourra avoir lieu.

Art. 150. Pour les appels qui seront légalement portés des tribunaux de seconde instance à ceux de troisième, on observera, dans les procès de confiscation et pour les incidens criminels, toutes les formalités prescrites par le présent décret pour les appels portés des tribunaux de première instance à ceux de seconde.

Art. 151. Lorsque l'instruction judiciaire relative à la confiscation donnera lieu à quelque incident criminel qui puisse motiver l'application d'une autre peine, le juge devra en faire une instruction séparée.

Art. 152. L'instruction sur incidens criminels ne retardera point la conclusion des affaires de confiscation, qui devront être jugées dans les délais péremptoires prescrits par le présent décret.

Art. 153. Les incidens qui se présenteraient dans les procès de confiscation suivront, dans les différens ressorts, la même marche que la cause principale; le juge ne devra admettre ces incidens que lorsqu'ils seront utiles pour asseoir sa décision sur le fond du procès.

Art. 154. Les divers tribunaux remettront aux douanes respectives, dans le délai de trois jours, la copie des sentences d'acquittement ou de condamnation qu'ils auront rendues en matière de confiscation. Les administrateurs transmettront ces documens à la direction générale avec des renseignemens relatifs à chaque affaire, et la direction adressera au gouvernement ces pièces accompagnées de son avis sur ce qui lui paraîtrait juste et bien réglé.

Art. 155. Les administrateurs des douanes maritimes et frontières, les agens comptables ou interventeurs de ces mêmes douanes, sont et seront considérés comme parties civiles pour le trésor public dans les affaires de saisies faites dans leurs bureaux ou par leurs employés; les chefs des surveillans auront le même caractère lorsque les saisies auront été opérées par eux ou par leurs ordres. En conséquence, tous ou chacun de ces employés ci-dessus désignés pourront faire appel, ainsi que

1843 toute autre démarche et demande qui sont attribuées aux parties: ils présenteront leurs requêtes sur papier ordinaire, revêtues du sceau de la douane, sans qu'il soit besoin qu'elles soient accompagnées de la signature d'un homme de loi, et le tout sans frais.

Art. 156. Les marchandises saisies devront, de toute obligation, être déposées dans les magasins des douanes, et n'en pourront sortir qu'après le paiement des droits qui leur sont applicables; mais lorsque les ayans-droit à la répartition des marchandises confisquées ne pourront payer les droits qu'en vendant une partie de ces marchandises, la quantité nécessaire pour cela leur sera remise, pourvu qu'à satisfaction et dans l'intérêt de la responsabilité de l'administrateur, la partie des marchandises restant en dépôt soit égale au double des droits à payer. Dans aucun cas, les marchandises ne pourront être délivrées aux ayans-droit à la répartition, au propriétaire ou au consignataire que lorsqu'une sentence définitive et exécutoire aura été rendue. Le dépôt des dites marchandises dans les magasins, pendant le jugement, n'entraînera aucun frais de magasinage; sont exceptés du dépôt prescrit par le présent article, les objets sujets à une prompte détérioration et ceux inflammables, à l'égard desquels le tribunal fera ce qui lui paraîtra convenable, après avoir entendu les parties.

Art. 157. Par le présent décret sont autorisés à surveiller, encourager et opérer la confiscation de toute marchandise qui serait introduite en fraude, au détriment du trésor public, non-seulement les chefs généraux et particuliers des administrations fiscales, les administrateurs, agens comptables, chefs des surveillans et tous employés de la classe civile et militaire; mais encore, tous les citoyens ou habitans de la république.

En foi de quoi j'ordonne que le présent décrét soit publié, mis en circulation, et qu'il soit convenablement exécuté.

Palais du gouvernement national de Tacubaya, le 26 septembre 1843.

Signé: Antonio Lopez de Santa-Anna.

Et pour que ce décret arrive à la connaissance de tous, j'ordonne qu'il soit publié dans cette capitale et autres villes et villages de ce département, et qu'il soit affiché dans les lieux d'usage.

Donné à Mexico, le 5 octobre 1843.

Signé: Manuel Rincon.

60.

Traité supplémentaire entre S. M. la reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et l'empereur de Chine, signé à Houmon-Schai, le 8 octobre 1843.

Attendu qu'un traité de paix perpétuelle et d'amitié, entre S. M. la reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et S. M. l'empereur de Chine, a été conclu à Nankiug et signé à bord du vaisseau de sadite majesté le *Cornwallis*, le 29e jour du mois d'août de l'an de grâce 1842, correspondant à la date chinoise du 24e jour du 7e mois de la 22e année de Taou-Kouang; les ratifications dudit traité de paix perpétuelle et d'amitié, données sous les sceaux et les seings manuels de la reine de la Grande-Bretagne, etc., et de l'empereur de Chine, ayant été dûment échangées à Hong-Kong, le 26e jour du mois de juin de l'an de grâce 1843, correspondant avec la date chinoise du 29e jour du 5e mois de la 23e année de Taou-Kouang; et attendu que dans ledit traité il a été stipulé (entre autres choses) que les cinq ports de Canton, Fou-tcheou-fou, Emouy, Ning-po et Schang-hai, seraient ouverts à la fréquentation et à la résidence des négocians britanniques, et qu'en outre il serait établi, dans ces ports, un tarif équitable et régulier des droits d'importation et d'exportation, et de toutes autres redevances; attendu, d'ailleurs, que plusieurs autres questions de détail, liées ou se rapportant audit traité de paix perpétuelle et d'amitié, ont depuis lors été soumises à la commune discussion et aux considérations du plénipotentiaire et des commissaires accrédités des hautes parties contractantes; et que ledit tarif, ainsi que lesdites questions de détail, ont aujourd'hui été définitivement examinés, accordés et convenus, il a été décidé qu'ils seraient tous classés et consignés sous la forme d'un traité supplémentaire d'articles, lesquels articles seront estimés tout aussi obligatoires et de même efficacité que s'ils avaient été insérés dans le traité original de paix perpétuelle et d'amitié.

1843 Art. 1er. Le tarif des droits d'importation et d'exportation qui se trouve annexé au présent acte sous les sceaux et les signatures du plénipotentiaire et des commissaires respectifs, sera dorénavant en vigueur dans les cinq ports de Canton, Fou-tcheou-fou, Emouy, Ning-po et Schang-hai.

2. Les règlemens généraux du commerce qui se trouvent ci-annexés sous les sceaux et les signatures du plénipotentiaire et des commissaires respectifs, seront désormais en vigueur dans les cinq ports sus-nommés.

3. Toutes amendes payées et toutes confiscations faites d'après la troisième clause desdits règlemens généraux du commerce, appartiendront et seront appropriées au service public du gouvernement chinois.

4. Après que les cinq ports de Canton, Fou-tchou-fou, Emouy, Ning-po et Schang-hai auront été ouverts, il ne sera permis aux négocians britanniques de commercer qu'avec ces cinq ports seulement. Ils ne devront se rendre dans aucun autre port ni sur aucune autre place, et il ne sera permis aux populations chinoises d'aucun autre port ni d'aucune autre place de trafiquer avec lesdits négocians. Si cependant des navires marchands anglais, nonobstant cette convention, et la proclamation aux mêmes fins qui devra être publiée par le plénipotentiaire britannique, se rendaient dans quelque autre port ou place, les officiers du gouvernement chinois auront la faculté de saisir et de confisquer tant lesdits bâtimens que leurs cargaisons; et en outre, si des naturels chinois venaient à être convaincus d'avoir entretenu un commerce clandestin avec des négocians britanniques dans tout autre port ou place, lesdits naturels chinois seront punis par le gouvernement chinois conformément aux prescriptions de la loi.

5. La quatrième clause des règlemens généraux du commerce, clause relative aux opérations commerciales et aux dettes entre négocians anglais et chinois, doit être entendue comme s'appliquant également aux deux parties.

6. Il est convenu que les négocians anglais et autres, résidant aux cinq ports qui vont être ouverts, ou fréquentant ces mêmes ports, ne pourront pénétrer dans l'intérieur du pays environnant au-delà de certaines distances peu considérables et qui seront déterminées par les autorités locales, de concert avec le consul britanni-

que; et sous aucun prétexte, ils ne pourront y pénétrer dans un but de trafic. Les matelots et autres personnes dépendant des bâtimens ne pourront débarquer que sous la conduite et selon les règles qui seront fixées par le consul, de concert avec les officiers de la localité; et si quelque personne que ce fût se rendait coupable d'une infraction aux stipulations du présent article, en pénétrant dans l'intérieur du pays, cette personne devra être arrêtée aussitôt et remise au pouvoir du consul britannique, pour qu'elle reçoive une punition convenable. 1843

7. Le traité de paix perpétuelle et d'amitié pourvoit à ce que les sujets britanniques, avec leurs familles, puissent résider sans contrainte ni molestation dans les villes et cités de Canton, Fou-tcheou-fou, Emouy, Ning-po et Schang-hai. Il est en conséquence décidé qu'il sera fait choix par les officiers de la localité, de concert avec le consul, de maisons et de terrains dont le loyer ou le prix sera déterminé d'une manière juste et équitable d'après les taux prédominant parmi les habitans, et sans qu'il puisse être commis aucune exaction ni d'une part ni de l'autre; et en outre, le nombre des maisons louées ou construites sera communiqué par le consul auxdites officiers, pour qu'ils puissent en informer leurs vice-rois et gouverneurs respectifs; toutefois ce nombre ne pourra pas être limité, vu qu'il devra être plus ou moins grand, suivant que la fréquentation des négocians aura plus ou moins d'importance.

8. L'empereur de Chine ayant daigné gracieusement accorder à tous les pays étrangers, dont les sujets ou les citoyens ont jusqu'à ce jour trafiqué à Canton, le privilége de fréquenter, dans un but de trafic, les quatre autres ports de Fou-tcheou, d'Emouy, de Ning-po et de Schang-hai, sous les mêmes conditions que les Anglais, il est en outre convenu que si l'empereur venait dans l'avenir, pour quelque cause que ce fût, à avoir pour bon d'accorder aux citoyens de ces pays étrangers des priviléges ou des immunités additionnels, ces mêmes priviléges ou immunités seront également concédés aux sujets britanniques; cependant il doit être bien entendu que des demandes ou des requêtes ne devront pas être formées sous ce prétexte hors des cas de nécessité.

9. Si des naturels de la Chine, sans respect pour

1843 les lois et qui auraient commis des crimes ou délits relativement à leur propre gouvernement, se réfugiaient à Hong-Kong ou sur les bâtimens de guerre anglais, ou bien encore sur des bâtimens de commerce anglais, ils seront, lorsqu'ils auront été découverts par les officiers britanniques, livrés aussitôt entre les mains des officiers chinois, pour qu'ils soient jugés et punis; et si, avant qu'une semblable découverte ait pu être faite par les officiers anglais, il venait à être certifié ou soupçonné par les officiers du gouvernement chinois que les criminels ou délinquans se seraient réfugiés en un tel endroit, il devra être fait communication à l'officier anglais compétent, afin que lesdits criminels ou délindiquans soient rigoureusement recherchés, arrêtés, et même livrés, lorsque leur culpabilité aura été prouvée ou vérifiée. Pareillement, si un soldat ou un matelot, ou toute personne, sujet de la couronne d'Angleterre, quelle que soit sa caste ou sa patrie, venait, sous quelque prétexte ou par quelque motif que soit, à déserter, s'enfuir ou se réfugier sur le territoire chinois, ce soldat, ce matelot ou cette personne en général, sera appréhendé au corps et détenu par les autorités chinoises, puis renvoyé à l'agent consulaire britannique ou à l'officier du gouvernement anglais le plus voisin. Dans l'un comme dans l'autre cas, il ne sera jamais accordé ni refuge ni retraite cachée.

10. Dans chacun des cinq ports qui seront ouverts aux négocians britanniques, il stationnera un croiseur anglais pour maintenir par la force le bon ordre et la discipline parmi les équipages des batimens marchands, et aussi pour appuyer l'autorité nécessaire du consul sur les sujets britanniques. L'équipage d'un semblable bâtiment de guerre sera soigneusement maintenu par l'officier commandant du bâtiment, et cet équipage sera soumis, quant au débarquement des individus et à l'entrée dans l'intérieur du pays, à toutes les règles qui ont déjà été établies pour les équipages des navires marchands. Toutes les fois qu'il sera nécessaire de relever de pareils bâtimens de guerre par d'autres croiseurs, il en sera donné connaissance aux autorités locales chinoises par le consul ou par le surintendant du commerce britannique, là où les circonstances le permettront, de peur que l'apparition d'un bâtiment additionnel ne donne lieu à de fausses interprétations parmi le peuple; au

reste, les croiseurs chinois ne devront opposer aucun empêchement au bâtiment qui vient ainsi pour en relever un autre, et ce bâtiment ne devra point être soumis aux droits de port, quels qu'ils soient, ni aux autres règlemens établis dans les règlemens généraux du commerce, attendu que les bâtimens de guerre britanniques ne font jamais le commerce sous quelque forme que ce soit. 1843

11. Les troupes postées à Tchusan et à Koulangsou seront retirées, ainsi, qu'il a été établi dans le traité de paix perpétuelle et d'amitié, aussitôt que toutes les sommes dont le paiement a été stipulé par ledit traité, auront été effectivement acquittées; et le plénipotentiaire britannique convient en outre, distinctement et de son plein gré, que toutes les maisons d'habitation, magasins, baraques, et autres constructions qui ont pu être occupées par les troupes ou les sujets britanniques, ou qui ont été construites ou réparées dans l'intervalle de la possession, seront rendus, tels qu'ils existent aujourd'hui, aux autorités chinoises, aussitôt après l'évacuation des postes, afin que, de cette manière, il ne soit donné aucun prétexte aux retards et qu'il n'y ait pas la plus légère occasion de soulever des discussions ou des débats sur ces questions.

12. Un tarif juste et équitable étant désormais établi pour les droits et autres redevances, il est permis d'espérer que cette contrebande systématique, qui a régné jusqu'à présent entre les négocians anglais et chinois (et en bien des cas, grâce à la connivence ouverte et à la collusion des officiers de la douane chinoise), cessera entièrement; une proclamation des plus péremptoires, adressée à tous les négocians anglais, a déjà été promulguée à ce sujet, par le plénipotentiaire britannique, qui donnera également aux différens consuls des instructions pour qu'ils aient désormais à surveiller rigoureusement et à examiner soigneusement la conduite de toutes personnes qui, étant sujets britanniques, trafiquent dans le ressort de sa surintendance. Lorsque le consul aura connaissance d'un fait de contrebande bien et dûment avéré, il en donnera immédiatement communication aux autorités chinoises, lesquelles procéderont aussitôt à la saisie et à la confiscation des marchandises frauduleuses, quelle que soit leur valeur ou leur nature, et pourront même, si elles le jugent convenable, interdire à l'avenir tout

1843 trafic ultérieur au bâtiment qui a débarqué lesdites marchandises de contrebande, et le renvoyer aussitôt que ses comptes auront été réglés et acquittés. Pareillement, les officiers du gouvernement chinois prendront, en même temps, telles mesures qu'ils jugeront convenables, relativement aux négocians chinois et aux officiers de la douane chinoise, qui pourraient être convaincus d'avoir été mêlés aux opérations du commerce interlope.

13. Toutes personnes, qu'elles soient ou non nées en Chine, qui pourraient désirer de transporter des marchandises d'un des cinq ports de Canton, Fou-tcheou-fou, Emouy, Ning-po et Schang-hai, indistinctement, à Hong-Kong, pour en faire sur cette dernière place soit la vente, soit la consommation, seront entièrement libres de le faire, pourvu, cependant, qu'elles acquittent dûment les droits imposés sur de telles marchandises, et qu'elles obtiennent un passeport ou expédition de la douane chinoise de l'un desdits ports. — Si des naturels chinois voulaient se rendre à Hong-Kong pour y acheter des marchandises, il leur en sera donné pleine et entière permission; et s'ils avaient besoin d'un navire chinois pour rapporter les marchandises par eux achetées, il leur faudra obtenir un passeport, ou un *registre*, pour ledit bâtiment, de la douane du port d'où ledit bâtiment aurait fait voile pour Hong-Kong. Il est en outre convenu que, dans tous les cas, ces passeports devront être rendus aux officiers du gouvernement chinois, aussitôt que le trajet spécial pour lequel ils ont été concédés aura été achevé.

14. Il sera nommé un officier anglais à Hong-Kong, qui sera chargé d'examiner les *registres* et les passeports de tous les bâtimens chinois qui se rendront dans ledit port pour y acheter ou pour y vendre des marchandises; et si cet officier trouve jamais qu'un bâtiment de commerce chinois ne possède pas un passeport ou *registre* délivré dans l'un des cinq ports, ce bâtiment sera considéré comme non autorisé et comme contrebandier; il ne lui sera point permis de faire le commerce, et un rapport de l'affaire sera adressé aux autorités chinoises. Au moyen de cet arrangement, il est à espérer que la piraterie et le commerce illicite seront désormais effectivement empêchés.

15. Si des naturels de la Chine, se rendant à Hong-Kong pour s'y livrer au commerce, contractaient des

dettes sur ladite place, il sera statué, quant au recouvrement des semblables dettes, par les cours de justice anglaises de l'endroit; mais si le débiteur chinois est en fuite, et s'il est su qu'il possède quelque propriété réelle ou personnelle dans les limites du territoire chinois, la règle établie par la quatrième clause des règlemens généraux du commerce sera applicable à ce cas spécial; et, sur la demande des consuls britanniques et de concert avec eux, les autorités chinoises devront alors faire tous leurs efforts pour que justice soit faite entre les deux parties. D'après le même principe, si un négociant britannique contracte des dettes dans l'un des cinq ports susnommés, et puis vient à s'enfuir à Hong-Kong, les autorités britanniques, aussitôt qu'elles en auront reçu la demande des officiers du gouvernement chinois, ainsi que les états des dettes et les preuves évidentes de leur existence, ouvriront une enquête sur ces réclamations, et si elles leur paraissent fondées, contraindront le défaillant à y satisfaire jusqu'à concurrence de tout son avoir. 1843

16. Il est convenu que les officiers des douanes dans les cinq ports, enverront à Canton des états mensuels indiquant le nombre des passeports accordés à des bâtimens faisant voile pour Hong-Kong, ainsi que la nature des chargemens desdits bâtimens; une copie de ces états partiels, formant un seul état général, sera communiquée une fois tous les mois à l'officier anglais compétent à Hong-Kong. Ledit officier anglais fera tenir, de son côté, des états ou des communications semblables aux autorités chinoises à Canton; ces états devront indiquer les noms des bâtimens chinois arrivés à Hong-Kong ou qui en sont partis, et en même temps la nature de leurs chargemens; et de leur côté, les autorités de Canton en donneront connaissance aux douanes des cinq ports, afin qu'au moyen de ces arrangemens et de ces précautions, tout commerce illicite fait sous le couvert des passeports puisse être empêché.

Art. 17 ou additionnel. (Article relatif aux petits bâtimens britanniques.) Jusqu'à présent, différens petits bâtimens appartenant à la nation anglaise, et qu'on appelle *schooners*, *cutters*, *lorchas*, etc., etc., n'ont pas été assujettis au paiement des droits de tonnage. Il est maintenant convenu, quant à cette classe de bâtimens naviguant entre Hong-Kong et Canton et entre Canton

1843 et Macao, que si lesdits bâtimens portent seulement des passagers, des lettres ou du bagage, ils ne paieront comme par le passé aucun droit de tonnage; mais si les mêmes petits bâtimens avaient pour chargemens des marchandises imposables, quelque faible qu'en soit la quantité, ils seront tenus, en principe, à acquitter les droits de tonnage en entier. Cependant il n'en est pas de même de ces petits bâtimens et des grands navires qui sont engagés dans le commerce étranger; ils sont toujours allant et venant; ils font plusieurs trajets dans le même mois, et ne font pas comme les grands navires étrangers qui, aussitôt entrés dans le port, jettent ancre à Whampoa... Si nous allions les placer sur le même pied que les grands navires étrangers, les charges peseraient d'une manière inégale; aussi désormais, ceux de ces pétits bâtimens, dont les dimensions sont les plus faibles, seront taxés à raison de 75 tonneaux, et les plus grands au maximum de 150 tonneaux. Toutes les fois qu'ils entrent dans le port (ou qu'ils en sortent chargés), ils auront à payer les droits de tonnage à raison de 1 mace par tonneau. Si ces bâtimens jaugeaient moins de 75 tonneaux, ils seront considérés comme les jaugeant réellement, et ils seront taxés en conséquence; et si, au contraire, ils dépassent 150 tonneaux, ils seront considérés comme de grands navires étrangers, et, comme eux, seront taxés pour les droits de tonnage à raison de 5 maces par tonneau du *registre.* Ce genre de navigation n'ayant pas lieu à Fou-tcheou-fou, ni dans les autres ports, où il ne se rencontre également pas de ces petits bâtimens dont il est ici question, il serait inutile de stipuler aucun arrangement en ce qui concerne lesdits ports.

Les règles ci-après sont celles d'après lesquelles ils devront se conduire:

1° Tout schooner, tout cutter, tout lorcha, etc., britannique, sera muni d'un congé ou *registre* rédigé en chinois et en anglais, sous le sceau et la signature du surintendant en chef du commerce, et qui devra contenir la déscription de l'extérieur et de la cargaison du bâtiment, etc., etc.

2° Toút schooner, lorcha ou autre bâtiment analogue, est tenu de faire rapport au Bocca-Tigris, ainsi que les grands bâtimens sont obligés de le faire; et quand un semblable bâtiment vient sur chargement il

devra faire rapport à Whampoa, et en outre, aussitôt 1843
qu'il sera arrivé à Canton, remettre aux mains du consul britannique son congé ou registre; cet agent obtiendra du hoppo l'autorisation pour ledit bâtiment de débarquer son chargement, fait qui ne peut avoir lieu, en l'absence d'une telle autorisation, que sous les peines prévues à la troisième clause des règlemens généraux du commerce.

3°. Aussitôt que le chargement d'entrée sera débarqué, que celui de sortie (s'il y a lieu) sera embarqué, et qu'en outre les droits seront réglés et acquittés pour les deux chargemens, le consul fera la restitution du registre ou congé, et permettra au bâtiment de faire voile.

Le présent traité supplémentaire, annexé au traité original de paix, renfermant seize articles, et un article additionnel ayant trait aux petits bâtimens, est à présent écrit dans son entier développement, formant avec ses corollaires quatre cahiers, et est formellement signé et scellé par leurs excellences le plénipotentiaire anglais et le commissaire impérial chinois, lesquels, en première instance, en prennent chacun deux copies, et en font l'échange, afin que leurs provisions puissent dès à présent être mises en vigueur. En même temps, chacun de ces deux hauts fonctionnaires, ayant pris ses deux copies, en fera dûment son rapport au souverain de sa nation; mais les deux pays sont différemment situés quant à la distance tellement, que la volonté de l'un des souverains peut être connue avant celle de l'autre; il est donc à présent convenu que, lorsque le commissaire impérial aura reçu la gracieuse approbation de l'empereur, tracée avec le pinceau vermillon, il remettra le document même qui contiendra ladite approbation entre les mains de son excellence Houang, juge de Canton, lequel se rendra alors au lieu qu'il plaira au plénipotentiaire de fixer, et là, délivrera ledit document au plénipotentiaire britannique, de telle sorte qu'il le possède et le conserve. Plus tard, et quand le seing manuel du souverain de l'Angleterre aura été reçu à Hong-Kong, portant également approbation et confirmation du traité, le plénipotentiaire anglais enverra à Canton un officier spécialement désigné à cet effet, qui remettra la copie même qui renferme le seing manuel royal, à son excellence Houang, lequel la fera tenir au commissaire impérial, afin quelle demeure comme une

1843 règle et un guide pour les deux nations à tout jamais, et comme la confirmation solennelle de notre paix et de notre amitié.

Un traité supplémentaire très-important,

Signé et scellé à Houmoù-schai, le 8e jour d'octobre 1843, correspondant à la date chinoise du 15e jour de la 8e lune de la 23e année de Taou-Kouang.

(L. S.) Henri Pottinger.

Sceau et signature du Plénipotentiaire chinois.

61.

Convention conclue et signée à Florence le 10 novembre 1843, entre la France et le duché de Lucques, pour l'extradition réciproque des malfaiteurs *).

S. M. le roi des Français et S. A. R. l'infant duc de Lucques, ayant à coeur d'assurer la répression des crimes commis dans leurs Etats respectifs, et dont les auteurs ou complices voudraient échapper à la vindicte des lois en se réfugiant d'un pays dans un autre, ont résolu de conclure une convention d'extradition, et ont muni de leurs pouvoirs à cet effet, savoir:

S. M. le roi des Français, le sieur Louis-Pierre-Vincent-Gabriel Bellocq, maître des requêtes au Conseil d'Etat, officier de l'ordre royal de la Légion-d'Honneur, chevalier de l'ordre du Lion-Néerlandais, commandeur de l'ordre de la Conception de Portugal, son ministre plénipotentiaire près la cour de S. A. R. l'infant duc de Lucques et près la cour de Toscane;

Et S. A. R. l'infant duc de Lucques, le baron Fabrice Ostini, chevalier de première classe de l'ordre de

*) Les ratifications de cette convention ont été échangées à Florence, le 7 Janvier 1844.

Saint-Louis de Lucques, commandeur de l'ordre de Charles III d'Espagne, chevalier de l'ordre pontifical du Christ, conseiller d'Etat, chambellan, ministre des affaires étrangères et directeur-général des postes de S. A. R.; 1843

Lesquels, après s'être communiqué lesdits pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivans:

Art. 1er. S. M. le roi des Français et S. A. R. l'infant duc de Lucques s'engagent, par la présente, convention à se livrer réciproquement, à l'exception de leurs nationaux, les individus réfugiés du duché de Lucques en France, et de France dans le duché de Lucques, et poursuivis ou condamnés comme auteurs ou complices de l'un des crimes énumérés ci-après par les tribunaux de celui des deux pays où le crime aura été commis. Cette extradition aura lieu sur la demande que l'un des deux gouvernemens adressera à l'autre par voie diplomatique.

2. Les crimes à raison desquels l'extradition devra être réciproquement accordée, sont:

1º Assassinat, empoisonnement, parricide, infanticide, meurtre, viol, attentat à la pudeur, consommé ou tenté avec violence;

2º Incendie;

3º Faux en écriture authentique ou de commerce et en écriture privée, y compris contrefaçon des billets de banque et effets publics, mais non compris les faux certificats, faux passe-ports et autres faux qui, d'après la législation des deux pays, ne sont point punis de peines afflictives et infamantes;

4º Fabrication et émission de fausse monnaie;

5º Faux témoignages, subornation de témoins;

6º Vol, lorsqu'il a été accompagné de circonstances qu'il lui impriment le caractère de crime, d'après la législation des deux pays;

7º Soustractions commises par les dépositaires publics, mais seulement dans le cas où, suivant la législation des deux Etats, elles sont punies de peines afflictives et infamantes;

8º Banqueroute frauduleuse.

3. Tous les objets saisis en la possession d'un prévenu, lors de son arrestation, seront livrés au moment où s'effectuera l'extradition, et cette remise ne se bor-

1843 nera pas seulement aux objets volés, mais comprendra tous ceux qui pourraient servir à la preuve du délit.

4. Les pièces qui devront être produites à l'appui des demandes d'extradition sont le mandat d'arrêt décerné contre le prévenu, ou tous autres actes ayant au moins la même force que ce mandat, et indiquant également la nature et la gravité des faits poursuivis, ainsi que la disposition pénale applicable à ces faits.

5. Si l'individu dont l'extradition est demandée était poursuivi dans le pays où s'il s'est réfugié, pour crimes ou délits commis dans ce même pays, il ne pourra être livré qu'après avoir subi la peine prononcée contre lui.

6. Les crimes et délits politiques sont exceptés de la présente convention. Il est expressément stipulé que l'individu dont l'extradition aura été accordée ne pourra être, dans aucun cas, poursuivi ou puni pour aucun délit politique antérieur à l'extradition, ou pour aucun fait connexe à un semblable délit.

7. L'extradition ne pourra avoir lieu si, depuis les faits imputés, les poursuites ou la condamnation, la prescription de l'action ou de la peine est acquise, d'après les lois du pays où le prévenu s'est réfugié.

8. Le remise des individus dont l'extradition aura été accordée par S. M. le roi des Français s'effectuera à Marseille, et celle des individus dont l'extradition aura été accordée par S. A. R. l'infant duc de Lucques s'effectuera à Viareggio, entre les mains des agens consulaires respectifs établis dans ces résidences. Les frais occasionnés par l'arrestation, la détention et le transport des prévenus au lieu où cette remise s'effectuera, seront supportés par celui des deux Etats où les prévenus auront été saisis.

9. La présente convention est conclue pour cinq ans, et continuera d'être en vigueur pendant cinq autres années, dans le cas où, six mois avant l'expiration du premier terme, aucun des deux gouvernemens n'aurait déclaré y renoncer; et ainsi de suite, de cinq ans en cinq ans.

Elle sera ratifiée et les ratifications en seront échangées dans l'espace de deux mois ou plutôt, s'il est possible.

En foi de quoi les plénipotentiaires susdits l'ont signée et y ont apposé le cachet de leurs armes. Fait

à Florence, le 10 Novembre de l'an de notre Seig- 1843
neur 1843.

(L. S.) L. Bellocq.
(L. S.) Fab. Ostini.

62.

Lettre du sous-secrétaire d'Etat des affaires étrangères, d'Angleterre du 29 novembre 1843, relatif à la rupture des négociations avec le Portugal.

Messieurs, je suis chargé par le comte d'Aberdeen de vous accuser réception de votre lettre d'hier, dans laquelle vous vous référez à une communication qui vous a été adressée par le bureau de commerce, relativement aux discussions qui ont eu lieu dernièrement entre le gouvernement de S. M., et le duc de Palmella, au sujet d'un règlement mutuel des droits entre la Grande-Bretagne et le Portugal, et vous exprimez la conviction que si le gouvernement de S. M. a renoncé à tout espoir d'arriver à un arrangement sur ces points avec le Portugal, il serait très-avantageux au commerce des deux pays d'en faire l'objet d'un avis public. Je suis chargé, en conséquence, de vous faire connaître que, d'après les communications récemment échangées sur cette matière, entre le département et le bureau de commerce, lord Aberdeen ne voit aucun espoir d'arriver à une entente avec le gouvernement portugais, et que sa seigneurie considère en conséquence les discussions relatives à une réduction mutuelle de droits comme définitivement terminées.

Signé: N. U. Addington.

1843

63.

Protocole rédigé à Londres, le 17 novembre 1843, au ministère des affaires étrangères, par les plénipotentiaires de France, de la Grande-Bretagne et de Russie.

Le ministre des affaires étrangères de S. M. britannique a ouvert la séance en invitant les plénipotentiaires de France et de Russie à prendre connaissance de la mission dont le Roi de Bavière a chargé le prince Wallerstein près de la conférence de Londres.

Les plénipotentiaires appréciant les sentimens paternels de S. M. le Roi de Bavière, et prenant en particulière considération les sacrifices que ce monarque a faits pour la Grèce pendant la guerre de l'indépendance, ainsi que la part directe qu'il a prise à la conclusion du traité de 1832, qui a constitué le nouveau royaume, ils ont considéré comme un devoir d'apprécier les communications que le prince Wallerstein a exposées verbalement, et relatives a deux objets, l'un législatif, l'autre politique.

Touchant le premier, le prince Wallerstein a reçu pour instruction de son souverain, en conséquence du désir exprimé par S. M. le Roi de Grèce à S. M. le Roi de Bavière, de demander aux trois puissances de venir en aide par leurs conseils aux travaux législatifs, oeuvre de l'assemblée nationale convoquée par le Roi Othon, à l'effet de donner à l'état grec une constitution définitive.

Touchant le second objet, le prince Wallerstein a fait ressortir tous les intérêts politiques qui se rattachent à la consolidation du pouvoir établi en Grèce avec l'assistance des puissances signataires dss actes de la conférence.

Pour ce qui concerne les travaux législatifs, les plénipotentiaires ont reconnu que cela ne pouvait pas être entre eux l'objet d'une discussion, puisque les trois puissances ont déjà donné à leurs représentans à Athènes des instructions qui règlent la conduite à tenir sur ce point. Les plénipotentiaires ont jugé devoir se con-

former pour cela aux ordres de leurs cours, dont M. le prince Wallerstein a pris connaissance. 1843

Touchant la question politique, les plénipotentiaires se sont empressés de déclarer unanimement l'accord parfait qui existe entre leurs cours pour la consolidation du pouvoir institué en Grèce par le traité du 7 mai 1832, et par l'acte explicatif y annexé en date du 20 avril 1833.

Les plénipotentiaires, considérant combien il est important de consolider l'oeuvre de pacification que ces traités ont consacrée, comme une grande garantie de la tranquillité de l'Orient, ont exprimé de nouveau dans cette circonstance le désir unanime des trois puissances de voir la Grèce sous un bon système de législation, se garantir de tous les malheurs qu'engendrent l'anarchie ou le désordre, conserver inaltérable le respect dû à la monarchie et l'inviolabilité de la personne du monarque qui a été invité à gouverner la Grèce.

En déclarant l'accord unanime des trois puissances sur cet objet, les plénipotentiaires ont aussi exprimé leur union parfaite sur deux autres intérêts dont la surveillance lie particulièrement les trois puissances, savoir:

1° Que la Grèce soit maintenue complètement dans les limites tracées entre le nouvel état et la Turquie, afin de prevenir toute cause de trouble intérieur dans les provinces ottomanes voisines de l'état hellénique.

2° Que la Grèce ne néglige pas l'exécution des engagemens financiers passés entre le gouvernement hellénique et les trois puissances par suite des traités du 7 mai 1832 et du 2 (14) septembre 1843. L'honneur de la nation grecque exige que les engagemens qu'elle a passés avec les puissances garantes des obligations contractées par le royaume de Grèce lorsqu'il s'est placé au rang des états indépendans, soient remplis avec exactitude. Les trois puissances sont persuadées que ce devoir sera accompli de manière à prévenir toute atteinte au maintien de l'ordre et de la paix.

Les plénipotentiaires ont décidé d'insérer cette déclaration dans le présent protocole, que lord Aberdeen s'est chargé de communiquer à la cour de Bavière, en réponse aux communications faites par le prince Wallerstein. Signé: Ste-Aulaire, Aberdeen, Brunow.

1843

64.

Convention entre la Prusse et la Principauté de Schwarzbourg-Sondershausen sur les rapports réciproques de jurisdiction. En date de 18 Novembre / 5 Décembre 1843.

(Gesetz-Sammlung für die Königlich Preussischen Staaten. 1844. Nro. 1.)

Amtliche Bekanntmachung in Berlin.

Ministerial-Erklärung über die zwischen der Königlich Preussischen und Fürstlich Schwarzburg-Sondershausenschen Regierung getroffene Uebereinkunft wegen der gegenseitigen Gerichtsbarkeits-Verhältnisse. Vom 18 November / 5 Dezember 1843.

Zwischen der Königlich Preussischen und der Fürstlich Schwarzburg-Sondershausenschen Regierung ist zur Beförderung der Rechtspflege folgende Uebereinkunft getroffen worden:

I. *Allgemeine Bestimmungen.*

Art. 1. Die Gerichte der beiden kontrahirenden Staaten leisten einander unter nachstehenden Bestimmungen und Einschränkungen, sowohl in Civil- als Straf-Rechtssachen diejenige Rechtshülfe, welche sie den Gerichten des Inlandes nach dessen Gesetzen und Gerichtsverfassung nicht verweigern dürfen.

II. *Besondere Bestimmungen.*

1. Rücksichtlich der Gerichtsbarkeit in bürgerlichen Rechts-Streitigkeiten.

Art. 2. Die in Civilsachen in dem einen Staate ergangenen und nach dessen Gesetzen vollstreckbaren richterlichen Erkenntnisse, Kontumazialbescheide und Agnitionsresolute oder Mandate sollen, wenn sie von einem nach diesem Vertrage als kompetent anzuerkennenden Gerichte erlassen sind, auch in dem andern Staate an dem dortigen Vermögen des Sachfälligen unweigerlich vollstreckt werden.

Dasselbe soll auch rücksichtlich der in Prozessen vor dem kompetenten Gericht geschlossenen und nach den Gesetzen des letzteren vollstreckbaren Vergleiche Statt finden. 1843

Wie weit Wechselerkenntnisse auch gegen die Person des Verurtheilten in dem andern Staate vollstreckt werden können, ist im Artikel 29. bestimmt.

Art. 3. Ein von einem zuständigen Gericht gefälltes rechtskräftiges Civilerkenntniss begründet vor den Gerichten des andern der kontrahirenden Staaten die Einrede der rechtskräftig entschiedenen Sache mit denselben Wirkungen, als wenn das Erkenntniss von einem Gerichte desjenigen Staates, in welchem die Einrede geltend gemacht wird, gesprochen wäre.

Art. 4. Keinem Unterthan ist es erlaubt, sich durch freiwillige Prorogation einer nach den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages nicht kompetenten Gerichtsbarkeit des andern Staates zu unterwerfen.

Keine Gerichtsbehörde ist befugt, der Requisition eines solchen gesetzwidrig prorogirten Gerichts um Stellung des Beklagten oder Vollstrekung des Erkenntnisses Statt zu geben, vielmehr wird jedes von einem solchen Gericht gesprochene Erkenntniss in dem andern Staate als ungültig betrachtet.

Art. 5. Beide Staaten erkennen den Grundsatz an, dass der Kläger dem Gerichtsstande des Beklagten zu folgen habe; es wird daher das Urtheil dieser Gerichtsstelle nicht nur, insofern dasselbe etwas gegen den Beklagten, sondern auch insofern es etwas gegen den Kläger, z. B. rücksichtlich der Erstattung von Unkosten verfügt, in dem andern Staate als rechtsgültig anerkannt und vollzogen.

Art. 6. In der Insinuation der von dem Gericht des einen Staates an einen Unterthan des andern auf eine angestellte Widerklage erlassenen Vorladung, so wie zu der Vollstreckung des in einer solchen Widerklagsache abgefassten Erkenntnisses ist das requirirte Gericht nur unter den in seinem Lande in Ansehung der Widerklage geltenden gesetzlichen Bestimmungen verpflichtet, wonach auch die Bestimmung Art. 3. sich modifizirt.

Art. 7. Die Provokationsklagen (ex lege diffamari oder ex lege si contendat) werden erhoben vor demjenigen Gerichte, vor welches die rechtliche Ausführung

1843 dergleichen Lehrlinge, Gesellen, Handlungsdiener, Kunstgehilfen, Hand- und Fabrikarbeiter in Injurien-, Alimenten- und Entschädigungsprozessen und in allen Rechts-Streitigkeiten, welche aus ihren Dienst-, Erwerbs- und Kontraktsverhältnissen entspringen, ingleichen im Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen wegen kontrahirter Schulden

so lange ihr Aufenthalt an dem Orte, wo sie studiren oder dienen, dauert, bei den dortigen Gerichten belangt werden.

Bei verlangter Vollstreckung eines von dem Gericht des temporären Aufenthaltsortes gesprochenen Erkenntnisses durch die Behörde des ordentlichen persönlichen Wohnsitzes sind jedoch die nach den Gesetzten des letzteren Ortes bestehenden rechtlichen Verhältnisse desjenigen, gegen welchen das Erkenntniss vollstreckt werden soll, zu berücksichtigen.

Art. 19. Bei entstehendem Kreditwesen wird der persönliche Gerichtsstand des Schuldners auch als allgemeines Konkursgericht (Gantgericht) anerkannt; hat Jemand nach Art. 9., 10. wegen des in beiden Staaten zugleich genommenen Wohnsitzes einen mehrfachen persönlichen Gerichtsstand, so entscheidet für die Kompetenz des allgemeinen Konkursgerichts die Prävention.

Der erbschaftliche Liquidationsprozess wird im Fall eines mehrfachen Gerichtsstandes von dem Gerichte eingeleitet, bei welchem er von den Erben oder dem Nachlasskurator in Antrag gebracht wird.

Der Antrag auf Konkurseröffnung findet nach erfolgter Einleitung eines erbschaftlichen Liquidationsprozesses nur bei dem Gerichte statt, bei welchem der letztere bereits rechtshängig ist.

Art. 20. Der hiernach in dem einen Staate eröffnete Konkurs- oder Liquidations-Prozess erstreckt sich auch auf das in dem andern Staate befindliche Vermögen des Gemeinschuldners, welches daher auf Verlangen des Konkursgerichts von demjenigen Gericht, wo das Vermögen sich befindet, sichergestellt, inventirt, und entweder in natura oder nach vorgängiger Versilberung zur Konkursmasse ausgeantwortet werden muss.

Hierbei finden jedoch folgende Einschränkungen Statt:

1) Gehört zu dem auszuantwortenden Vermögen eine dem Gemeinschuldner angefallene Erbschaft, so kann das Konkursgericht nur die Ausantwortung

des, nach erfolgter Befriedigung der Erbschaftsgläubiger, in so weit nach dem im Gerichtsstande der Erbschaft geltenden Gesetzen die Separation der Erbmasse von der Konkursmasse noch zulässig ist, so wie nach Berichtigung der sonst auf der Erbschaft ruhenden Lasten, verbleibenden Ueberrestes der Konkursmasse fordern. 1843

2) Ebenso können vor Ausantwortung des Vermögens an das allgemeine Konkursgericht alle nach den Gesetzen desjenigen Staates, in welchem das auszuantwortende Vermögen sich befindet, zulässigen Vindikations-, Pfand-, Hypotheken oder sonstige, eine vorzügliche Befriedigung gewährenden Rechte an den zu diesem Vermögen gehörigen und in dem betreffenden Staate befindlichen Gegenständen, vor dessen Gerichten geltend gemacht werden, und ist sodann aus deren Erlös die Befriedigung dieser Gläubiger zu bewirken und nur der Ueberrest an die Konkursmasse abzuliefern, auch der etwa unter ihnen oder mit dem Kurator des allgemeinen Konkurses oder erbschaftlichen Liquidationsprozesses über die Verität oder Priorität einer Forderung entstehende Streit von denselben Gerichten zu entscheiden.

3) Besitzt der Gemeinschuldner Bergtheile oder Kuxe oder sonstiges Bergwerkseigenthum, so wird, Behufs der Befriedigung der Bergglaubiger, aus demselben ein Spezialkonkurs bei dem betreffenden Berggericht eingeleitet und nur der verbleibende Ueberrest dieser Spezialmasse zur Hauptkonkursmasse abgeliefert.

4) Ebenso kann, wenn der Gemeinschuldner Seeschiffe oder dergleichen Schiffsparte besitzt, die vorgängige Befriedigung der Schiffsgläubiger aus diesen Vermögensstücken nur bei dem betreffenden See- und Handelsgericht im Wege eines einzuleitenden Spezialkonkurses erfolgen.

Art. 21. In so weit nicht etwa die in dem vorstehenden Artikel 20. bestimmten Ausnahmen eintreten, sind alle Forderungen an den Gemeinschuldner bei dem allgemeinen Konkursgericht einzuklagen, auch die Rücksichts ihrer etwa bei den Gerichten des andern Staates bereits anhängigen Prozesse bei dem Konkursgericht weiter zu verfolgen, es sey denn, dass letzteres Gericht

1843 Nicht minder steht jedem Miterben zu, die Klage auf Theilung der zum Nachlass gehörenden Immobilien auch in dem dinglichen Gerichtsstande der Letzteren (Art. 22.) anzubringen.

Art. 27. Ein Arrest kann in dem einen Staate unter den nach den Gesetzen desselben in Beziehung auf die eigenen Unterthanen vorgeschriebenen Bedingungen gegen den Bürger des andern Staates in dessen in dem Gerichtsbezirke des Arrestrichters befindlichem Vermögen angelegt werden, und begründet zugleich den Gerichtsstand für die Hauptklage in soweit, dass die Entscheidung des Arrestrichters rücksichtlich der Hauptsache nicht bloss an dem in seinem Gerichtssprengel befindlichen und mit Arrest belegten, sondern an allen in demselben Lande befindlichen Vermögensobjekten des Schuldners vollstreckbar ist. Die Anlegung des Arrestes giebt jedoch dem Arrestkläger kein Vorzugsrecht vor andern Gläubigern und verliert daher durch Konkurseröffnung über das Vermögen des Schuldners seine rechtliche Wirkung.

Art. 28. Der Gerichtsstand des Kontrakts, vor welchem eben sowohl auf Erfüllung, als auf Aufhebung des Kontrakts geklagt werden kann, findet nur dann seine Anwendung, wenn der Kontrahent zur Zeit der Ladung in dem Gerichtsbezirk sich anwesend befindet, in welchem der Kontrakt geschlossen worden ist oder in Erfüllung gehen soll.

Art. 29. Die Klausel in einem Wechselbriefe oder eine Verschreibung nach Wechselrecht, wodurch sich der Schuldner der Gerichtsbarkeit eines jeden Gerichts unterwirft, in dessen Bezirk er nach der Verfallzeit anzutreffen ist, wird als gültig anerkannt, und begründet die Zuständigkeit eines jeden Gerichts gegen den in seinem Bezirk anzutreffenden Schuldner.

Aus dem ergangenen Erkenntnisse soll selbst die Personalexekution gegen den Schuldner bei den Gerichten des andern Staates vollstreckt werden.

Art. 30. Bei dem Gerichtsstande, unter welchem Jemand fremdes Gut oder Vermögen bewirthschaftet oder verwaltet hat, muss er auch auf die aus einer solchen Administration angestellte Klage sich einlassen, so lange nicht die Administration völlig beendigt und dem Verwalter über die abgelegte Rechnung quittirt ist.

Wenn daher ein aus der quittirten Rechnung ver-

bliebener Rückstand gefordert oder eine ertheilte Quittung angefochten wird, so kann dieses nicht bei dem vormaligen Gerichtsstande der geführten Verwaltung geschehen. 1843

Art. 31. Jede Intervention, die nicht eine besonders zu behandelnde Rechtssache in einen schon anhängigen Prozess einmischt, sie sey prinzipal oder akzessorisch, betreffe den Kläger oder den Beklagten, sey nach vorgängiger Streitankündigung oder ohne dieselbe geschehen, begründet gegen den ausländischen Intervenienten die Gerichtsbarkeit des Staates, in welchem der Hauptprozess geführt wird.

Art. 32. Sobald vor irgend einem in den bisherigen Artikeln bestimmten Gerichtsstande eine Sache rechtshängig geworden ist, so ist der Streit daselbst zu beendigen, ohne dass die Rechtshängigkeit durch Veränderung des Wohnsitzes oder Aufenthalts des Beklagten gestört oder aufgehoben werden könnte.

Die Rechtshängigkeit einzelner Klagesachen wird durch die legale Insinuation der Ladung zur Einlassung auf die Klage für begründet anerkannt.

2. Rücksichtlich der Gerichtsbarkeit in nicht streitigen Rechtssachen.

Alle Rechtsgeschäfte unter Lebenden und auf den Todesfall werden, was die Gültigkeit derselben rücksichtlich ihrer Form betrifft, nach den Gesetzen des Orts beurtheilt, wo sie eingegangen sind.

Wenn nach der Verfassung des einen oder des andern Staates die Gültigkeit einer Handlung allein von der Aufnahme vor einer bestimmten Behörde in demselben abhängt, so hat es auch hierbei sein Verbleiben.

Art. 34. Verträge, welche die Begründung eines dinglichen Rechts auf unbewegliche Sachen zum Zwecke haben, richten sich lediglich nach den Gesetzen des Orts, wo die Sachen liegen.

3. Rücksichtlich der Strafgerichtsbarkeit.

Art. 35. Verbrecher und andere Uebertreter von Strafgesetzen werden, soweit nicht die nachfolgenden Artikel Ausnahme bestimmen, von dem Staate, dem sie angehören, nicht ausgeliefert, sondern daselbst wegen der in dem andern Staate begangenen Verbrechen zur Untersuchung gezogen und bestraft. Daher findet auch

1843 ein Kontumazialverfahren des andern Staates gegen sie nicht statt.

Bei der Konstatirung eines Forstfrevels, welcher von dem Angehörigen eines Staates in dem Gebiete des andern verübt worden ist, soll den officiellen Angaben und Abschätzungen der kompetenten Forst- und Polizeibeamten des Orts des begangenen Frevels dieselbe Beweiskraft, als den Angaben und Abschätzungen inländischer Offizianten von der erkennenden Behörde beigelegt werden, wenn ein solcher Beamter auf die wahrheitsmässige, treue und gewissenhafte Angabe seiner Wahrnehmung und Kenntniss entweder im Allgemeinen oder in dem speziellen Falle eidlich verpflichtet worden ist, und weder einen Denunzianten-Antheil, noch das Pfandgeld zu beziehen hat.

Uebrigens behält es wegen der Verhütung und Bestrafung der Forstfrevel in den Grenzwaldungen bei der bestehenden Uebereinkunft vom 16. Juli 1822. sein Bewenden.

Art. 36. Wenn ein Unterthan des einen Staates in dem Gebiete des andern sich eines Vergehens oder Verbrechens schuldig gemacht hat und daselbst ergriffen und zur Untersuchung gezogen worden ist, so wird, wenn der Verbrecher gegen juratorische Kaution oder Handgelöhniss entlassen worden, und sich in seinen Heimathsstaat zurückbegeben hat, von dem ordentlichen Richter desselben das Erkenntniss des ausländischen Gerichts, nach vorgängiger Requisition und Mittheilung des Urtels sowohl an der Person als an den in dem Staatsgebiete befindlichen Gütern des Verurtheilten vollzogen, vorausgesetzt, dass die Handlung, wegen deren die Strafe erkannt worden ist, auch nach den Gesetzen des requirirten Staates als ein Vergehen oder Verbrechen und nicht als eine blos polizei- oder finanzgesetzliche Uebertretung erscheint, ingleichen unbeschadet des dem requirirten Staate zuständigen Strafverwandlungs- oder Begnadigungsrechts. Ein Gleiches findet im Fall der Flucht eines Verbrechers nach der Verurtheilung oder während der Strafverbüssung Statt.

Hat sich aber der Verbrecher vor der Verurtheilung, der Untersuchung durch die Flucht entzogen, soll es dem untersuchenden Gericht nur freistehen, unter Mittheilung der Akten auf Fortsetzung der Untersuchung und Bestrafung des Verbrechers, so wie auf Einbrin-

gung der aufgelaufenen Unkosten aus dem Vermögen 1843
des Verbrechers anzutragen. In Fällen, wo der Verbrecher nicht vermögend ist, die Kosten der Strafvollstreckung zu tragen, hat das requirirende Gericht solche, in Gemässheit der Bestimmung des Art. 45. zu ersetzen.

Art. 37. Hat der Unterthan des einen Staates Strafgesetze des andern Staates durch solche Handlungen verletzt, welche in dem Staate, dem er angehört, gar nicht verpönt sind, z. B. durch Uebertretung eigenthümlicher Abgabengesetze, Polizeivorschriften und dergleichen, und welche demnach auch von diesem Staate nicht bestraft werden können, so soll auf vorgängige Requisition zwar nicht zwangsweise der Unterthan vor das Gericht des andern Staates gestellt, demselben aber sich selbst zu stellen verstattet werden, damit er sich gegen die Anschuldigungen vertheidigen und gegen das in solchen Fällen zulässige Kontumazial-Verfahren wahren könne.

Doch soll, wenn bei Uebertretung eines Abgabengesetzes des einen Staates den Unterthanen des andern Staates Waaren in Beschlag genommen worden sind, die Verurtheilung, sei es im Wege des Kontumazialverfahrens oder sonst insofern eintreten, als sie sich nur auf die in Beschlag genommenen Gegenstände beschränkt. In Ansehung der Kontravention gegen Zollgesetze bewendet es bei dem unter den resp. Vereinsstaaten abgeschlossenen Zollkartell vom 11. Mai 1833.

Art. 38. Der zuständige Strafrichter darf auch, so weit die Gesetze seines Landes es gestatten, über die aus dem Verbrechen entsprungenen Privatansprüche mit erkennen, wenn darauf von dem Beschädigten angetragen worden ist.

Art. 39. Unterthanen des einen Staates, welche wegen Verbrechen oder anderer Uebertretungen ihr Vaterland verlassen und in den andern Staat sich geflüchtet haben, ohne daselbst zu Unterthanen aufgenommen worden zu seyn, werden nach vorgängiger Requisition gegen Erstattung der Kosten ausgeliefert.

Art. 40. Solche eines Verbrechens oder einer Uebertretung verdächtige Individuen, welche weder des einen noch des andern Staates Unterthanen sind, werden, wenn sie Strafgesetze des einen der beiden Staaten verletzt zu haben beschuldigt sind, demjenigen, in welchem die Uebertretung verübt wurde, auf vorgängige Requisi-

1843 tion gegen Erstattung der Kosten ausgeliefert; es bleibt jedoch dem requirirten Staate überlassen, ob er dem Auslieferungsantrage Folge geben wolle, bevor er die Regierung des dritten Staates, welchem der Verbrecher angehört, von dem Antrage in Kenntniss gesetzt und deren Erklärung erhalten habe, ob sie den Angeschuldigten zur eigenen Bestrafung reclamiren wolle.

Art. 41. In denselben Fällen, wo der eine Staat berechtigt ist, die Auslieferung eines Beschuldigten zu fordern, ist er auch verbunden, die ihm von dem andern Staate angebotene Auslieferung anzunehmen.

Art. 42. In Kriminalfällen, wo die persönliche Gegenwart der Zeugen an dem Orte der Untersuchung nothwendig ist, soll die Stellung der Unterthanen des einen Staates vor das Untersuchungsgericht des andern zur Ablegung des Zeugnisses zur Konfrontation oder Rekognition gegen vollständige Vergütung der Reisekosten und des Versäumnisses nie verweigert werden.

Art. 43. Da nunmehr die Fälle genau bestimmt sind, in welchen die Auslieferung der Angeschuldigten oder Gestellung der Zeugen gegenseitig nicht verweigert werden sollen, so hat im einzelnen Falle die Behörde, welcher sie obliegt, die bisher üblichen Reversalien über gegenseitige gleiche Rechtswillfährigkeit nicht weiter zu verlangen.

In Ansehung der vorgängigen Anzeige der requirirten Gerichte an die vorgesetzten Behörden, bewendet es bei den in beiden Staaten deshalb getroffenen Anordnungen.

III. *Bestimmungen rücksichtlich der Kosten in Civil- und Kriminalsachen.*

Art. 44. Gerichtliche und aussergerichtliche Prozess- und Untersuchungskosten, welche von dem kompetenten Gericht des einen Staats nach den dort geltenden Vorschriften festgesetzt und ausdrücklich für beitreibungsfähig erklärt worden sind, sollen auf Verlangen dieses Gerichts auch in dem andern Staate von dem daselbst sich aufhaltenden Schuldner ohne Weiteres exekutivisch eingezogen werden. Die den gerichtlichen Anwälten an ihre Mandanten zustehenden Forderungen an Gebühren und Auslagen können indess in Preussen gegen die dort wohnenden Mandanten nur im Wege des Mandats-

prozesses nach §. 1. der Verordnung vom 1. Juni 1833. 1843
geltend und beitreibungsfähig gemacht werden; es ist jedoch auf die Requisition des Schwarzburg-Sondershausenschen Prozessgerichts das gesetzliche Verfahren von dem kompetenten Gericht einzuleiten, und dem auswärtigen Rechtsanwalte Behufs der kostenfreien Betreibung der Sache ein Assistent von Amts wegen zu bestellen.

Uebrigens verbleibt es wegen Einziehung der Gebühren der Sachwalter bei der im Jahre 1838. getroffenen Vereinbarung.

Art. 45. In allen Civil- und Kriminalrechtssachen, in welchen die Bezahlung der Unkosten dazu unvermögenden Personen obliegt, haben die Behörden des einen Staates die Requisitionen der Behörden des andern sportel- und stempelfrei zu expediren und nur den unumgänglich nöthigen baaren Verlag an Kopialien, Porto, Botenlöhnen, Gebühren der Zeugen und Sachverständigen, Verpflegungs- und Transportkosten zu liquidiren.

Art. 46. Den vor einem auswärtigen Gerichte abzuhörenden Zeugen und andern Personen sollen die Reise- und Zehrungskosten, nebst der wegen ihrer Versäumniss ihnen gebührenden Vergütung, nach der von dem requirirten Gerichte vorher zu bewirkenden Verzeichnung bei erfolgter wirklicher Sistirung von dem requirirenden Gerichte sofort verabreicht werden.

Art. 47. Zu Entscheidung der Frage, ob die Person, welcher die Bezahlung der Unkosten in Civil- und Kriminalsachen obliegt, hinreichendes Vermögen dazu besitzt, soll nur das Zeugniss derjenigen Gerichtsstelle erfordert werden, unter welcher diese Person ihre wesentliche Wohnung hat.

Sollte dieselbe ihre wesentliche Wohnung in einem dritten Staate haben und die Beitreibung der Kosten dort mit Schwierigkeiten verbunden seyn, so wird es angesehen, als ob sie kein hinreichendes eigenes Vermögen besitze. Ist in Kriminalfällen ein Angeschuldigter zwar vermögend, die Kosten zu entrichten, jedoch in dem gesprochenen Erkenntnisse dazu nicht verurtheilt worden, so ist dieser Fall dem des Unvermögens ebenfalls gleich zu setzen.

Art. 48. Sämmtliche vorstehende Bestimmungen gelten nicht in Beziehung auf die Königlich Preussischen Rheinprovinzen. Auch stehen die Bestimmungen des

1843 gegenwärtigen Vertrages mit der Beurtheilung der politischen Heimath in keiner Verbindung.

Art. 49. Die Dauer dieser Uebereinkunft wird auf Zwölf Jahre, vom 1. Januar k. J. an gerechnet, festgesetzt. Erfolgt ein Jahr vor dem Ablaufe keine Aufkündigung von der einen oder andern Seite, so ist sie stillschweigend als auf noch zwölf Jahre weiter verlängert anzusehen.

Hierüber ist Königlich Preussischer Seits gegenwärtige Ministerial-Erklärung ausgefertigt und solche mit dem Königlichen Insiegel versehen worden.

Berlin, den 18. November 1843.

(L. S.)

Königlich Preussisches Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten.

Frh. v. Bülow.

Vorstehende Erklärung wird, nachdem solche gegen eine übereinstimmende Erklärung des Fürstlich Schwarzburg-Sondershausenschen Geheime-Raths-Kollegiums vom 5. d. M. ausgewechselt worden, hierdurch zur öffentlichen Kenntniss gebracht.

Berlin, den 27. December 1843.

Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten.

Frh. v. Bülow.

65.

Convention additionnelle à la convention de poste du 16 avril 1831, conclue entre la France et l'Autriche, signée à Paris le 30 Novembre 1843.

S. M. le roi des Français et S. M. l'empereur d'Autriche, roi de Hongrie et de Bohême, ayant reconnu que des améliorations pourraient être introduites dans le service des postes établi entre la France et les provinces de l'empire d'Autriche, et voulant donner une nouvelle activité aux relations des deux pays, ont résolu d'y pourvoir au moyen d'une convention additionnelle à la convention de poste conclue le 16 avril 1831;

Et ont nommé pour leurs plénipotentiaires à cet effet, savoir:

S. M. le roi des Français, le sieur *François-Pierre-Guillaume Guizot*, grand'croix de son ordre royal de la Légion-d'Honneur, grand'croix des ordres royaux du Sauveur de Grèce et de Léopold de Belgique, et de l'ordre impérial du Cruzeiro du Brésil, son ministre et secrétaire d'Etat au département des affaires étrangères; 1843

Et S. M. l'empereur d'Autriche, roi de Hongrie et de Bohême, le comte *Antoine d'Appony*, chevalier de la Toison-d'Or, grand'croix de l'ordre royal de Saint-Etienne de Hongrie, commandeur de celui de Léopold d'Autriche et de plusieurs autres ordres, chambellan, conseiller intime actuel de S. M. impériale et royale apostolique, son ambassadeur extraordinaire près S. M. le roi des Français;

Lesquels, après s'être réciproquement communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivans:

Art. 1er. L'échange périodique et régulier des correspondances entre la France et les provinces de l'empire d'Autriche aura lieu par les moyens de communication et de transport qui seront indiqués ci-après, tant pour les lettres, échantillons de marchandises, journaux, imprimés ou brochures qui seront nés sur le territoire des deux Etats, que pour les objets de même nature originaires ou à destination des pays qui en dépendent ou qui peuvent emprunter leur intermédiaire.

2. L'échange des correspondances s'opérera par les bureaux de postes suivans, savoir:

Du côté de la France, Paris, Forbach et Huningue;

Du côté de l'Autriche, Vienne, Eger, Feldkirch et Milan.

3. Indépendamment des bureaux d'échange qui sont désignés dans l'article précédent, il pourra en être établi, à la suite d'une entente entre les offices des postes respectives, sur tous autres points des deux pays lesquels des relations directes seraient ultérieurement jugées nécessaires.

4. Les correspondances qui seront échangées entre les bureaux de poste désignés dans l'article 2 précédent seront livrées, de part et d'autre, aux offices des postes d'Allemagne et de la Suisse, pour être transportées en dépêches closes à travers les territoires de ces offices.

Les droits de transit revenant aux postes étrangères susmentionnées, pour le transport de ces correspondan-

1843 ces à travers leurs territoires, seront à la charge de l'office des postes autrichiennes.

Quant aux lettres des départemens méridionaux de la France pour les provinces méridionales de l'Autriche, *et vicè versâ*, qui seront échangées à découvert entre les offices de France et d'Autriche, par l'intermédiaire des postes sardes, il est convenu que le prix du transit de ces lettres revenant à l'office de Sardaigne sera acquitté de la manière suivante, savoir: par l'office français, le port des lettres destinées pour la France; et par l'office d'Autriche, le port des lettres destinées pour les provinces autrichiennes.

5. Les personnes qui voudront envoyer des lettres ordinaires soit de la France et de l'Algérie pour les provinces de l'empire d'Autriche et les villes de Belgrade et de Cracovie, soit des provinces de l'empire d'Autriche et des villes de Belgrade et de Cracovie pour la France et l'Algérie, auront le choix, savoir:

1° De laisser le port entier de ces lettres à la charge des destinataires;

2° D'en payer le port d'avance jusqu'au lieu de destination.

6. Le public des deux pays pourra envoyer des lettres chargées d'un pays pour l'autre; et, autant qu'il sera possible, pour les pays auxquels les offices respectifs servent d'intermédiaires.

Le port de ces lettres sera établi d'après les règlemens respectifs et les tarifs combinés des deux pays. En ce qui concerne les lettres chargées internationales, ce port devra toujours être acquitté d'avance et jusqu'à destination; quant aux lettres chargées destinées pour les pays étrangers, ledit port sera acquitté jusqu'aux points ou limites fixés pour l'affranchissement des lettres ordinaires par la présente convention additionnelle.

7. Le mode d'affranchissement libre ou facultatif, stipulé par l'article 5 précédent, en faveur des lettres ordinaires des deux pays, sera applicable aux lettres et paquets renfermant des échantillons de marchandises, lesquels jouiront d'ailleurs des modérations de port qui sont accordées à ces objets par les règlemens de chaque pays.

8. L'office des postes d'Autriche paiera à l'office des postes de France, pour prix du port des lettres non affranchies, originaires de la France ou de l'Algérie, de-

stinées pour les provinces de l'empire d'Autriche et les villes de Belgrade et de Cracovie, qui seront dirigées en dépêches closes à travers les territoires de l'Allemagne ou de la Suisse, la somme de deux francs par trente grammes, poids net. 1843

L'office des postes de France paiera, de son côté, à l'office des postes d'Autriche, pour prix du port des lettres non affranchies, originaires des provinces de l'empire d'Autriche et des villes de Belgrade et de Cracovie, destinées pour la France et l'Algérie, qui seront dirigées en dépêches closes à travers les territoires de l'Allemagne ou de la Suisse, la somme de deux francs quatre-vingts centimes par trente grammes, poids net; ladite somme composée, savoir: 1° de celle de un franc soixante centimes, par trente grammes, représentant le port territorial autrichien; 2° et de celle de un franc vingt centimes, aussi par trente grammes, représentant les frais tombant à la charge de l'office des postes autrichiennes pour le transit desdites lettres à travers les territoires de l'Allemagne et de la Suisse, conformément aux conventions conclues entre ces Etats et le gouvernement autrichien.

9. Les deux offices français et autrichien se tiendront compte réciproquement du port des lettres ordinaires qui seront affranchies jusqu'à destination dans l'un des deux pays pour l'autre, d'après les prix respectivement attribués à chaque office, par l'article précédent, pour le port des lettres non affranchies.

10. Les offices des postes de France et d'Autriche livreront respectivement aux postes de sa majesté le roi de Sardaigne les lettres des départemens méridionaux de la France pour les provinces méridionales de l'empire d'Autriche, *et vice versâ*, qui devront transiter, à découvert, à travers le territoire sarde, moyennant les prix de port territoriaux et aux conditions stipulées dans les articles 8 et 9 précédens, pour l'échange en dépêches closes des autres correspondances internationales qui seront livrées, de part et d'autre, aux postes d'Allemagne et de la Suisse.

11. Les gouvernemens français et autrichien entameront, immédiatement après la signature de la présente convention additionnelle, et de concert, des négociations avec le gouvernement de sa majesté le roi de Sardaigne, pour obtenir de l'office des postes sardes

1843 le concours nécessaire à l'accomplissement des dispositions contenues dans l'article précédent.

12. Les lettres de France qui seront livrées, soit par les postes d'Allemagne et de Suisse, soit par les postes sardes, à l'office des postes autrichiennes, affranchies jusqu'à telle limite et pour quelque destination que ce soit, ne supporteront d'autre taxe territoriale que celle qui est fixée par le tarif des postes français actuellement en vigueur.

Cette taxe sera réglée d'après la distance, en ligne droite, existant entre le lieu où la lettre aura été déposée et le point de sortie du territoire français.

La même taxe territoriale sera appliquée, dans les mêmes circonstances et en sens inverse, aux lettres non affranchies destinées pour la France, originaires des provinces de l'empire d'Autriche et des villes de Belgrade et de Cracovie, et à celles, aussi non affranchies, également destinées pour la France, provenant des pays étrangers qui empruntent l'intermédiaire des postes autrichiennes; le tout sans préjudice du recouvrement de la taxe territoriale autrichienne et des différentes taxes de transit dont ces lettres pourront être frappées.

13. Les lettres des provinces de l'empire d'Autriche et des villes de Belgrade et de Cracovie qui seront livrées, soit par l'intermédiaire des postes d'Allemagne ou de la Suisse, soit par celui des postes sardes, à l'office des postes de France, affranchies jusqu'à telle limite et pour quelque destination que ce soit, supporteront les taxes territoriales autrichiennes, selon le tarif actuellement en vigueur, savoir:

1° Pour toute distance de vingt milles allemands et au-dessous, six kreutzer par lettre simple ou pesant jusqu'à un demi-loth, en suivant, pour les lettres pesant plus d'un demi-loth, la progression de poids actuellement admise dans les provinces autrichiennes;

2° Au-dessus de vingt milles allemands, douze kreutzer aussi par lettre simple ou pesant un demi-*loth*, en suivant la progression de poids actuellement admise dans les provinces autrichiennes.

Cette taxe sera réglée d'après la distance, en ligne droite, existant entre le lieu où la lettre aura été déposée et le point de sortie du territoire autrichien.

La même taxe territoriale sera appliquée, dans les

mêmes circonstances et en sens inverse, aux lettres non 1843
affranchies destinées pour les provinces de l'empire d'Autriche et les villes de Belgrade et de Cracovie, originaires de France et de l'Algérie, et à celles, aussi non affranchies, également destinées pour les provinces de l'empire d'Autriche et les villes de Belgrade et de Cracovie, provenant des pays étrangers qui empruntent l'intermédiaire des postes de France; le tout sans préjudice du recouvrement de la taxe territoriale française et des différentes taxes de transit dont ces lettres pourront être frappées.

Il est bien entendu que toutes diminutions que les gouvernemens français et autrichien jugeraient à propos d'opérer ultérieurement dans leurs tarifs ou règlemens de la taxe des lettres circulant dans l'intérieur des deux pays seront applicables aux correspondances internationales ou étrangères dont les conditions d'échange sont déterminées par la présente convention additionnelle.

14. Les gouvernemens français et autrichien prennent l'engagement de ne percevoir, sur leurs nationaux respectifs, pour le port étranger de toute lettre réputée simple, d'après les lois et règlemens de chacun des deux pays, que le quart du prix de livraison, par trente grammes, qui est stipulé par la présente convention additionnelle. Quant aux lettres dont le poids excédera celui de la lettre simple, la progression du port susmentionné sera celle qui est établie par les tarifs et règlemens respectifs des deux pays.

Toutefois, il est entendu que, lorsque la division du prix de livraison des correspondances échangées entre les deux offices donnera, dans son application aux lettres affranchies ou non affranchies, une fraction du décime, pour les taxes à percevoir sur les regnicoles français, ou du kreutzer, pour les taxes à percevoir sur les regnicoles autrichiens, il sera perçu, de part et d'autre, un décime ou un kreutzer entier, si la fraction est d'un demi-décime ou d'un demi-kreutzer ou plus; mais si cette fraction est inférieure au demi-décime ou au demi-kreutzer, elle ne sera pas perçue.

Cette disposition s'appliquera aussi bien au recouvrement des taxes territoriales réciproques qu'au recouvrement des taxes de transit dont pourront être frappées les lettres échangées, par quelque voie que ce soit, entre les deux offices français et autrichien.

1843 15. Les lettres originaires de France et de l'Algérie pour la Moldavie, la Valachie, la Turquie d'Europe et Scutari, pourront être dirigées par l'Autriche et livrées à l'office des postes autrichiennes, non affranchies ou affranchies jusqu'à destination, au choix des envoyeurs.

Par réciprocité, les lettres originaires de la Moldavie, de la Valachie, de la Turquie d'Europe et de Scutari, pour la France et l'Algérie, pourront être également dirigées par l'Autriche et livrées à l'office des postes de France, non affranchies ou affranchies jusqu'à destination, au choix des envoyeurs.

16. L'office des postes de France paiera à l'office des postes d'Autriche, pour le port des lettres originaires de France et de l'Algérie, qui seront affranchies jusqu'à destination, savoir:

1° Pour les lettres adressées en Moldavie et en Valachie, la somme de quatre francs quarante centimes par trente grammes, poids net;

2° Et pour les lettres adressées dans la Turquie d'Europe et à Scutari, la somme de cinq francs vingt centimes aussi par trente grammes, poids net.

17. L'office des postes de France paiera également à l'office des postes d'Autriche, pour le port des lettres non affranchies destinées pour la France et l'Algérie, savoir:

1° Pour les lettres originaires de la Moldavie et de la Valachie, la somme de quatre francs quarante centimes par trente grammes, poids net;

2° Et pour les lettres originaires de la Turquie d'Europe et de Scutari, la somme de cinq francs vingt centimes aussi par trente grammes, poids net.

18. L'office des postes d'Autriche paiera, de son côté, à l'office des postes de France, pour le port des lettres originaires de la Moldavie, de la Valachie, de la Turquie d'Europe et de Scutari, adressées en France et en Algérie, qui seront livrées affranchies jusqu'à destination, la somme de deux francs par trente grammes, poids net.

19. L'office des postes d'Autriche paiera également à l'office des postes de France, pour le port des lettres non affranchies, originaires de la France et de l'Algérie, à destination de la Moldavie, de la Valachie, de la Turquie d'Europe et de Scutari, la somme de deux francs par trente grammes, poids net.

20. Les lettres originaires de la France et de l'Algérie destinées pour les duchés de Parme, Plaisance et

Modène, les Etats pontificaux et le royaume des Deux-Siciles, qui seront dirigées par les provinces autrichiennes, pourront être livrées à l'office d'Autriche non affranchies ou affranchies, mais seulement jusqu'à San-Benedetto ou Casal-Pusterlengo, extrême frontière du royaume Lombardo-Vénitien. 1843

Quant aux lettres originaires des duchés de Parme, Plaisance et Modène, des Etats pontificaux et du royaume des Deux-Siciles, pour la France et l'Algérie, qui pourront être dirigées par les provinces autrichiennes, elles seront livrées à l'office des postes de France affranchies jusqu'à San-Benedetto ou Casal-Pusterlengo.

21. L'office des postes d'Autriche paiera à l'office des postes de France, pour prix du port des lettres non affranchies originaires de la France et de l'Algérie, destinées pour les duchés de Parme, Plaisance et Modène, les Etats pontificaux et le royaume des Deux-Siciles, qui pourront transiter par les provinces autrichiennes, la somme de deux francs par trente grammes, poids net.

22. L'office des postes de France paiera, de son côté, à l'office des postes d'Autriche, pour prix du transit à travers le territoire autrichien et le territoire suisse, des lettres affranchies jusqu'à San-Benedetto ou Casal-Pusterlengo, originaires de France ou de l'Algérie, destinées pour les duchés de Parme, Plaisance et Modène, les Etats pontificaux et le royaume des Deux-Siciles, et réciproquement, des lettres affranchies jusqu'aux frontières susmentionnées, originaires des duchés de Parme, Plaisance et Modène, des Etats pontificaux et du royaume des Deux-Siciles, destinées pour la France et l'Algérie, la somme de deux francs par trente grammes, poids net.

23. Les lettres originaires de la France et de l'Algérie, destinées pour la Pologne et la Russie méridionales, qui seront dirigées par les provinces autrichiennes, pourront être livrées à l'office d'Autriche non affranchies ou affranchies, mais seulement jusqu'à Podgorce ou Brody, extrême frontière de l'Autriche.

Quant aux lettres originaires de la Pologne et de la Russie méridionales, pour la France et l'Algérie, qui transiteront par les provinces autrichiennes, elles seront livrées à l'office des postes de France, affranchies jusqu'à Podgorce ou Brody, selon l'origine de ces lettres.

24. L'office des postes d'Autriche paiera à l'office des postes de France, pour prix du port des lettres non

1843 affranchies, originaires de la France et de l'Algérie, destinées pour la Pologne et la Russie méridionales, transitant par les provinces autrichiennes, la somme de deux francs par trente grammes, poids net.

25. L'office des postes de France paiera, de son côté, à l'office des postes d'Autriche, pour prix du transit, à travers le territoire autrichien et les territoires allemand ou suisse, des lettres affranchies jusqu'à Podgorce ou Brody, originaires de la France et del'Algérie, destinées pour la Pologne et la Russie méridionales, et réciproquement, des lettres affranchies jusqu'aux points frontières susmentionnés, originaires de la Pologne et de la Russie méridionales, destinées pour la France et l'Algérie, la somme de trois francs vingt centimes par trente grammes, poids net.

26. Les lettres originaires de la France et de l'Algérie, destinées pour le royaume de Grèce, l'archipel et les îles Ioniennes, qui seront dirigées par les provinces autrichiennes, pourront être livrées à l'office d'Autriche non affranchies ou affranchies, mais seulement jusqu'à Trieste.

Quant aux lettres originaires du royaume de Grèce, de l'Archipel et des îles Ioniennes, destinées pour la France et l'Algérie, qui transiteront par les provinces autrichiennes, elles seront livrées à l'office des postes de France affranchies jusqu'à Trieste.

27. L'office des postes d'Autriche paiera à l'office des postes de France, pour prix du port des lettres non affranchies originaires de la France et de l'Algérie, destinées pour le royaume de Grèce, l'Archipel et les îles Ioniennes, transitant par les provinces autrichiennes, la somme de deux francs par trente grammes, poids net.

28. L'office des postes de France paiera, de son côté, à l'office des postes d'Autriche, pour prix du transit, à travers le territoire autrichien et le territoire suisse, des lettres affranchies jusqu'à Trieste, originaires de la France et de l'Algérie, destinées pour le royaume de Grèce, l'Archipel et les îles Ioniennes, et réciproquement, des lettres originaires du royaume de Grèce, de l'Archipel et des îles Ioniennes, destinées pour la France et l'Algérie, la somme de deux francs par trente grammes, poids net.

29. Le gouvernement de S. M. l'empereur d'Autriche, roi de Hongrie et de Bohême, promet d'interposer

ses bons offices auprès des gouvernemens des pays mentionnés dans les articles 20 à 28 précédens, ou de tous autres dont les administrations de postes sont en relation avec celle d'Autriche, afin d'obtenir pour les correspondances originaires de ces pays, adressées en France ou destinées pour les Etats qui empruntent le territoire français, *et vice versâ*, des facilités analogues à celles dont jouissent ou pourront jouir, à l'égard de ces mêmes pays, les regnicoles des provinces de l'empire d'Autriche, en vertu des conventions existantes ou qui interviendraient dans la suite. 1843

Le gouvernement de S. M. le roi des Français prend le même engagement envers celui de S. M. impériale et royale apostolique, à l'égard des correspondances originaires des pays dont les administrations des postes sont en relation avec celles de France, destinées pour les provinces de l'empire d'Autriche ou les Etats auxquels les postes autrichiennes servent d'intermédiaire.

Il est toutefois entendu que, dans le cas où les administrations de postes des Etats auxquels la France et l'Autriche servent respectivement d'intermédiaire, l'une pour l'autre, viendraient à modifier leurs tarifs territoriaux de manière à influer sur les taxes et droits de transit réglés par la présente convention additionnelle, pour les correspondances respectives de la France et de l'Autriche à destination de ces Etats, et réciproquement, les nouveaux droits ou taxes résultant de ces modifications seront admis, de part et d'autre, d'après les indications et justifications que se fourniront mutuellement, à cet égard, les deux offices de France et d'Autriche.

30. L'office des postes d'Autriche paiera à l'office des postes de France un prix uniforme de six francs par trente grammes, poids net, pour prix de transit sur le territoire français, et pour port de voie de mer, des lettres affranchies destinées pour les colonies et pays d'outre-mer, sans distinction de parages, qui seront livrées par l'office des postes d'Autriche à l'office des postes de France pour être transportées, soit par des bâtimens de commerce, soit par des bâtimens des marines royales française ou britannique, ou entretenus pour le compte des gouvernemens respectifs français et britannique, partant des ports de France ou d'Angleterre.

La même somme de six francs par trente grammes, poids net, sera également payée par l'office des postes

1843 d'Autriche à l'office des postes de France, pour port de voie de mer et pour prix de transit, sur le territoire français, des lettres non affranchies originaires des colonies et pays d'outre-mer, sans distinction de parages, destinées pour les provinces de l'empire d'Autriche, qui seront apportées dans les ports de France, soit par des bâtimens du commerce, soit par des bâtimens des marines royales française ou britannique, ou entretenus pour le compte des gouvernemens respectifs français et britannique.

N'est point comprise dans le port de voie de mer ci-dessus mentionné la taxe intérieure des colonies et pays d'outre-mer dont ces lettres pourraient être passibles.

31. Les lettres originaires du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et des colonies et possessions anglaises, pour les provinces de l'empire d'Autriche, les villes de Belgrade et de Cracovie, la Moldavie, la Valachie, la Turquie d'Europe et Scutari, pourront être dirigées par la France, et livrées à l'office d'Autriche non affranchies ou affranchies jusqu'à destination, au choix des envoyeurs.

32. Par réciprocité, les lettres originaires des provinces de l'empire d'Autriche, des villes de Belgrade et de Cracovie, de la Moldavie, de la Valachie, de la Turquie d'Europe et de Scutari, pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et possessions anglaises, pourront être également dirigées par la France, et livrées non affranchies ou affranchies jusqu'à destination, au choix des envoyeurs.

33. L'office des postes de France paiera à l'office des postes d'Autriche, à raison de trente grammes, poids net, pour le port des lettres originaires de la Grande-Bretagne et d'Irlande, des colonies et possessions anglaises, qui seront affranchies jusqu'à destination, savoir:

1° Pour les lettres destinées pour les provinces de l'empire d'Autriche et les villes de Belgrade et de Cracovie, la somme de deux francs quatre-vingts centimes;

2° Pour les lettres adressées en Moldavie et en Valachie, la somme de quatre francs quarante centimes;

3° Et pour les lettres adressées dans la Turquie d'Europe et à Scutari, la somme de cinq francs vingt centimes.

34. L'office des postes de France paiera également à l'office des postes d'Autriche, à raison de trente gram-

mes, poids net, pour le port des lettres non affranchies, 1843
destinées pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et possessions anglaises, savoir:

1° Pour les lettres originaires des provinces de l'empire d'Autriche et des villes de Belgrade et de Cracovie, la somme de deux francs quatre-vingts centimes;

2° Pour les lettres originaires de la Moldavie et de la Valachie, la somme de quatre francs quarante centimes; et pour les lettres originaires de la Turquie d'Europe et de Scutari, la somme de cinq francs vingt centimes.

35. L'office des postes d'Autriche paiera, de son côté, à l'office des postes de France, pour le port des lettres originaires des provinces de l'empire d'Autriche et des villes et Etats dont la correspondance emprunte l'intermédiaire des postes autrichiennes, qui seront affranchies jusqu'à destination dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et possessions anglaises, savoir:

1° Pour les lettres adressées dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, la somme de trois francs vingt centimes par trente grammes, poids net;

2° Et pour les lettres adressées dans les colonies et possessions anglaises (mais affranchies seulement jusqu'au port de débarquement dans ces colonies et possessions), la somme de six francs par trente grammes, poids net.

Il sera ajouté à la somme de six francs ci-dessus fixée, celle de quatre-vingts centimes, pour port intérieur de celles desdites lettres qui seront destinées pour la Jamaïque, le Canada, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'île du Prince-Edouard et Terre-Neuve; en tout, six francs quatre-vingts centimes par trente grammes, poids net.

36. L'office des postes d'Autriche paiera également à l'office des postes de France, pour le port des lettres non affranchies, originaires du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, des colonies et possessions anglaises, à destination des provinces de l'empire d'Autriche et des villes et Etats désignés dans l'article précédent, savoir.

1° Pour les lettres du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, la somme de trois francs vingt centimes par trente grammes, poids net;

2° Et pour les lettres des colonies et possessions

1843 anglaises (mais seulement à partir du port d'embarquement dans ces colonies et possessions), la somme de six francs par trente grammes, poids net.

Il sera ajouté à la somme de six francs ci-dessus fixée, celle de quatre-vingts centimes, pour port intérieur de celles desdites lettres qui seront originaires de la Jamaïque, du Canada, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, de l'île du Prince-Edouard et de Terre-Neuve; en tout, six francs quatre-vingts centimes par trente grammes, poids net.

37. Les lettres originaires du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, des colonies et possessions anglaises, destinées pour les duchés de Parme, Plaisance et Modène, les Etats pontificaux et le royaume des Deux-Siciles, qui seront dirigées par la France et les provinces autrichiennes, devront être livrées à l'office des postes d'Autriche affranchies, soit jusqu'à Douvres, soit jusqu'à San-Benedetto ou Casal-Pusterlengo, au choix des envoyeurs.

Quant aux lettres originaires des duchés de Parme, Plaisance et Modène, des Etats pontificaux et du royaume des Deux-Siciles, destinées pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et possessions anglaises, pui pourront être dirigées par les postes autrichiennes et par la France, elles seront livrées à l'office des postes de France affranchies jusqu'à San-Benedetto ou Casal-Pusterlengo.

38. L'office des postes d'Autriche paiera à l'office des postes de France, pour prix du port de transit, à travers la France, des lettres originaires du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, des colonies et possessions anglaises, destinées pour les duchés de Parme, Plaisance et Modène, les Etats pontificaux et le royaume des Deux-Siciles, qui seront livrées, affranchies jusqu'à Douvres, aux postes autrichiennes, la somme de deux francs par trente grammes, poids net.

39. L'office des postes de France paiera, de son côté, à l'office des postes d'Autriche, pour prix du transit, à travers les territoires autrichien et suisse, des lettres affranchies jusqu'à San-Benedetto ou Casal-Pusterlengo, originaires du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, des colonies et possessions anglaises, destinées pour les duchés de Parme, Plaisance et Modène, les Etats pontificaux et le royaume des Deux-

Siciles, *et vice versâ*, la somme de deux francs par trente grammes, poids net. 1843

40. Les lettres originaires du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, pour la Pologne et la Russie méridionales, qui seront dirigées par la France et les provinces autrichiennes, pourront être livrées à l'office d'Autriche non affranchies ou affranchies, mais seulement jusqu'à Podgorce ou Brody, extrême frontière de l'Autriche.

Quant aux lettres originaires de la Pologne et de la Russie méridionales pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et possessions anglaises, qui transiteront par les provinces autrichiennes et par la France, elles seront livrées aux postes françaises affranchies jusqu'à Podgorce ou Brody, selon l'origine de ces lettres.

41. L'office des postes d'Autriche paiera à l'office des postes de France, pour prix du port des lettres non affranchies, originaires du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, destinées pour la Pologne et la Russie méridionales, qui seront dirigées par la France et les provinces autrichiennes, la somme de trois francs vingt centimes par trente grammes, poids net.

42. L'office des postes de France paiera, de son côté, à l'office des postes d'Autriche, pour prix du transit, à travers le territoire autrichien et les territoires allemand ou suisse, des lettres affranchies jusqu'à Podgorce ou Brody, originaires du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, des colonies et possessions anglaises, destinées pour la Pologne et la Russie méridionales, et réciproquement, des lettres originaires de la Pologne et de la Russie méridionales, destinées pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et possessions anglaises, la somme de trois francs vingt centimes par trente grammes, poids net.

43. Les lettres originaires du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, destinées pour le royaume de Grèce, l'Archipel et les îles Ioniennes, qui seront dirigées par la France et les provinces autrichiennes, pourront être livrées à l'office des postes d'Autriche affranchies, soit jusqu'à Douvres, soit jusqu'à Trieste, au choix des envoyeurs.

Quant aux lettres originaires du royaume de Grèce, de l'Archipel et des îles Ioniennes, destinées pour le

1843 Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et possessions anglaises, qui transiteront par les provinces autrichiennes et la France, elles seront livrées à l'office des postes de France affranchies jusqu'à Trieste.

44. L'office des postes d'Autriche paiera à l'office des postes de France, pour prix du port des lettres affranchies jusqu'à Douvres, originaires du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, destinées pour le royaume de Grèce, l'Archipel et les îles Ioniennes, qui seront dirigées par la France et les provinces autrichiennes, la somme de deux francs par trente grammes, poids net.

45. L'office des postes de France paiera, de son côté, à l'office des postes d'Autriche, pour prix du transit, à travers le territoire autrichien et le territoire suisse, des lettres affranchies jusqu'à Trieste, originaires du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, des colonies et possessions anglaises, destinées pour le royaume de Grèce, l'Archipel et les îles Ioniennes, et réciproquement, des lettres aussi affranchies jusqu'à Trieste, originaires du royaume de Grèce, de l'Archipel et des îles Ioniennes, destinées pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et possessions anglaises, la somme de deux francs par trente grammes, poids net.

46. Les lettres originaires des provinces de l'empire d'Autriche et des villes de Belgrade et de Cracovie, pour les royaumes de Belgique et des Pays-Bas et le grand-duché de Luxembourg, qui pourraient être dirigées par la France, seront livrées non affranchies.

L'office des postes de France paiera à l'office des postes d'Autriche, pour prix du port de ces lettres, la somme de deux francs quatre-vingts centimes par trente grammes, poids net.

47. L'office des postes de France paiera à l'office des postes d'Autriche, à raison de trente grammes, poids net, pour prix du transit des lettres à destination des royaumes de Belgiques et des Pays-Bas et du grand-duché de Luxembourg, et originaires des pays désignés ci-après, qui emprunteront l'intermédiaire des postes autrichiennes, savoir:

1° Des Etats de l'Italie méridionale, la somme de deux francs;

2° De la Grèce, de l'Archipel et des îles Ioniennes, la somme de deux francs; 1843

3° De la Moldavie et de la Valachie, la somme de quatre francs quarante centimes;

4° De la Turquie d'Europe et de Scutari, la somme de cinq francs vingt centimes;

5° Et de la Pologne et de la Russie méridionales, la somme de trois francs vingt centimes.

48. L'office des postes d'Autriche paiera à l'office des postes de France, pour prix du transit, à travers la France, des correspondances originaires des royaumes de Belgique et des Pays-Bas, à destination des provinces de l'empire d'Autriche et des Etats qui empruntent l'intermédiaire des postes autrichiennes, la somme de deux francs par trente grammes, poids net.

49. L'office des postes d'Autriche paiera à l'office des postes de France, pour prix du transit, à travers la France, des lettres originaires des provinces de l'empire d'Autriche et des Etats qui empruntent l'intermédiaire des postes autrichiennes, destinées pour l'Espagne, le Portugal et Gibraltar, la somme de deux francs par trente grammes, poids net.

50. L'office des postes d'Autriche paiera également à l'office des postes de France, pour prix du transit, à travers la France, des lettres originaires de l'Espagne, du Portugal et de Gibraltar, destinées pour les provinces de l'empire d'Autriche et les Etats qui empruntent l'intermédiaire des postes autrichiennes, la somme de deux francs par trente grammes, poids net.

51. L'office des postes d'Autriche sera dispensé de payer à l'office des postes de France le port fixé par l'article 49 précédent, pour le transit, à travers la France, des lettres originaires des provinces de l'empire d'Autriche et des Etats qui empruntent son territoire, destinées pour l'Espagne, le Portugal et Gibraltar, du moment où le gouvernement de S. M. la reine d'Espagne aura consenti à tenir compte de ce port à la France.

Le gouvernement français prend l'engagement d'entamer des négociations à ce effet avec le gouvernement espagnol.

52. Il est convenu que les prix fixés par la présente convention additionnelle, pour l'échange entre les deux offices de France et d'Autriche, des correspondances internationales ou provenant des pays qui emprun-

1843 tent leur intermédiaire, seront réduits au tiers pour les échantillons de marchandises faisant partie desdites correspondances.

Sont exceptés, toutefois, de cette disposition les échantillons de marchandises originaires ou à destination du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, des colonies et possessions anglaises, pour lesquels il ne sera admis aucune réduction.

53. Le gouvernement français prend l'engagement d'accorder à l'Autriche le transit, en dépêches closes, sur son territoire, des correspondances originaires des provinces de l'empire d'Autriche pour le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, les colonies et possessions anglaises, et du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, des colonies et possessions anglaises, pour les provinces de l'empire d'Autriche, moyennant le prix de deux francs par trente grammes, poids net, pour les lettres, et cinq centimes par journal ou feuille d'imprimés.

Le gouvernement français s'engage également à faire transporter aussi en dépêches closes, entre le Pirée et Alexandrie, par les paquebots à vapeur de l'administration des postes de France dans la Méditerranée, pour autant que l'organisation de ce service le lui permettra, les correspondances qui pourraient être échangées par ce moyen entre les bureaux de postes autrichiens de Trieste et d'Alexandrie, moyennant le prix de un franc par trente grammes, poids net, pour les lettres, et de cinq centimes par journal ou feuille d'imprimés.

54. Les lettres, journaux et imprimés composant les dépêches closes confiées à l'administration des postes de France, en vertu de l'article précédent, seront pesés et comptés, dans les bureaux d'origine et de destination, avant le départ ou au moment de l'arrivée des dépêches, et il devra être dressé, immédiatement après chacune de ces opérations, une déclaration exprimant le nombre et le poids des lettres, ainsi que le nombre des journaux ou feuilles d'imprimés. Cette déclaration sera envoyée par l'office des postes d'Autriche à l'office des postes de France, pour servir à établir les comptes du transit de ces correspondances.

55. Il est entendu que les lettres, journaux ou feuilles d'imprimés tombés en rebut ou réexpédiés, pour quelque cause que ce soit, ainsi que les pièces de com-

ptabilité relatives à l'échange des correspondances transportées en dépêches closes, pour le compte de l'office d'Autriche, conformément aux articles 53 et 54 précédens, ne seront pas compris dans les pesées de lettres et comptes de journaux et imprimés sur lesquels doivent être assis les prix de transit fixés par ces articles. 1843

56. Les journaux, gazettes, ouvrages périodiques, livres brochés, brochures, papier de musique, catalogues, prospectus, annonces et avis divers imprimés, gravés ou lithographiés, publiés en France ou en Algérie, et adressés dans les provinces autrichiennes ou dans les Etats qui empruntent le territoire de l'Autriche, et réciproquement, les objets de même nature publiés dans les provinces autrichiennes, et adressés en France ou en Algérie, seront affranchis, de part et d'autre, jusqu'à la frontière française, et le port en sera perçu d'après les règlemens et tarifs des deux pays.

Il est bien entendu que la stipulation qui précède n'infirme en aucune manière le droit que peut avoir l'office français ou l'office autrichien de ne pas effectuer, sur son propre territoire, le transport de ceux des objets ci-dessus énoncés à l'égard desquels il n'aurait pas été satisfait aux lois et ordonnances qui règlent les conditions de leur publication et de leur circulation.

57. Les journaux et imprimés publiés dans les provinces de l'empire d'Autriche, et adressés à des personnes résidant dans les pays étrangers auxquels la France sert d'intermédiaire, seront livrés à l'office français, comme ceux adressés en France, exempts de tout prix de port.

Sont exceptés, toutefois, les journaux et imprimés désignés ci-après, savoir:

1° Ceux qui seront destinés pour l'Espagne, le Portugal et Gibraltar;

2° Ceux que l'office d'Autriche transmettra à l'office de France pour être envoyés, par quelque voie que ce soit, dans les colonies et pays d'outre-mer.

L'office des postes d'Autriche paiera à l'office des postes de France, pour prix du transit et du transport des journaux et imprimés de la première catégorie, cinq centimes par journal et par feuille d'imprimés, et quinze centimes pour ceux de la seconde.

58. L'office des postes d'Autriche paiera également à l'office des postes de France, pour tout port de transit et de voie de mer des journaux et imprimés destinés

1843 pour les provinces de l'empire d'Autriche, originaires des colonies et pays d'outre-mer, sans distinction de parages, qui seront apportés en France par quelque voie que ce soit, la somme de quinze centimes par journal ou par feuille imprimée.

59. L'office des postes d'Autriche paiera à l'office des postes de France, pour prix du transit des journaux et imprimés de toute nature, originaires des pays qui empruntent l'intermédiaire de la France, destinés pour les provinces de l'empire d'Autriche et les pays auxquels l'Autriche sert d'intermédiaire, la somme de cinq centimes par journal ou par feuille d'imprimés.

L'office des postes de France paiera, de son côté, à l'office des postes d'Autriche, pour prix du transit des journaux et imprimés de toute nature, originaires des pays auxquels l'Autriche sert d'intermédiaire, destinés pour la France et l'Algérie, la somme de cinq centimes par journal et par feuille d'imprimés.

60. Les offices des postes de France et d'Autriche dresseront, chaque mois, les comptes résultant de la transmission réciproque ou du transport en dépêches closes des correspondances; et ces comptes, après avoir été débattus et arrêtés contradictoirement par ces offices, seront soldés par l'office qui sera reconnu debiteur envers l'autre, dans les deux mois qui suivront le mois auquel le compte se rapporte.

61. Dans le cas prévu par l'article 15 de la convention du 16 avril 1831, où quelque lettre chargée viendrait à être perdue, celui des deux offices sur le territoire duquel la perte aurait eu lieu paiera à l'autre office, à titre de dédommagement, soit pour le destinataire, soit pour l'envoyeur, suivant les cas, une indemnité de cinquante francs, dans le délai de deux mois, à dater du jour de la réclamation; mais il est entendu que les réclamations ne seront admises que dans les six mois qui suivront la date du dépôt ou de l'envoi du chargement; passé ce terme, les deux offices ne seront tenus, l'un envers l'autre, à aucune indemnité.

62. Les lettres, journaux et imprimés tombés en rebut, pour quelque cause que ce soit, seront renvoyés, de part et d'autre, à la fin de chaque mois, et plus souvent, si faire se peut. Ceux de ces objets qui auront été livrés en compte seront remis pour les poids et prix pour lesquels ils auront été originairement

comptés par l'office envoyeur. Ceux qui auront été livrés originairement affranchis jusqu'à destination ou jusqu'à la frontière de l'office correspondant, seront renvoyés sans taxe ni décompte. 1843

63. Les lettres tombées en rebut, pour quelque cause que ce soit, qui auront été transportées en dépêches closes, par l'un des deux offices pour le compte de l'autre, seront admises pour les poids et prix pour lesquels elles auront été comprises dans les comptes de transit des offices respectifs, sur de simples déclarations ou listes nominatives mises à l'appui des décomptes, lorsque les lettres elles-mêmes n'auront pas pu être produites par l'office qui aura à se prévaloir du montant de leurs taxes vis-à-vis de l'office correspondant.

64. Les lettres mal adressées ou mal dirigées seront, sans aucun délai, réciproquement renvoyées par l'intermédiaire des bureaux d'échange respectifs, pour les poids et prix auxquels l'office envoyeur aura livré ces lettres en compte à l'autre office.

Quant aux lettres adressées à des destinataires ayant changé de résidence, et quelle que soit l'origine de ces lettres, elles seront respectivement livrées ou rendues, chargées du port qui aurait dû être payé par les destinataires.

65. La forme à donner aux comptes mentionnés dans l'art. 60 précédent, et la direction à donner aux correspondances, ainsi que toutes autres mesures de détail et d'ordre qui devront être arrêtées de concert pour procurer l'exécution des stipulations de la présente convention additionnelle, seront réglées entre les offices des postes de France et d'Autriche, après la signature de ladite convention.

66. La présente convention, qui sera considérée comme additionnelle à celle du 16 avril 1831, et qui aura la même durée que cette convention, sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées à Paris, dans le délai de deux mois, ou plus tôt, si faire se peut, et elle sera mise à exécution le 1er avril 1844.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention additionnelle, et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Paris, en double original, le 30e jour du mois de novembre de l'an de grâce 1843.

(L. S.) Signé: Guizot. (L. S.) Signé: A. Appony.

1843 *Articles convenus entre l'office des postes de France et l'office des postes d'Autriche pour l'exécution de la convention additionnelle du 30 novembre 1843.*

En exécution de l'art. 65 de la convention additionnelle du 30 novembre 1843, entre la France et l'Autriche, qui confie aux offices des postes des deux pays le soin de régler, aussitôt après la signature de ladite convention, la forme des comptes et la direction à donner aux correspondances, ainsi que toutes autres mesures de détail et d'ordre qui devront être arrêtées de concert pour procurer l'exécution des stipulations contenues dans cette convention;

Les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs offices respectifs, sont convenus des articles suivans:

Art. 1er. Les relations entre les bureaux d'échange français et les bureaux d'échange autrichiens, seront établies de la manière suivante, savoir:

1° Le bureau de Paris fera dépêche tous les jours pour les bureaux de Vienne et de Feldkirch, et les lundis, mercredis, jeudis et samedis, pour le bureau d'Eger. Les dépêches pour les bureaux de Vienne et d'Eger seront dirigées sur le bureau d'échange français de Forbach, pour être transportées par les postes d'Allemagne; les dépêches pour le bureau de Feldkirch seront dirigées sur le bureau d'échange français d'Huningue, et de là transmises par les postes suisses;

2° En retour, les bureaux de Vienne et de Feldkirch feront dépêches tous les jours, et le bureau d'Eger les lundis, mardis, vendredis et samedis, pour le bureau de Paris. Les dépêches de Vienne et d'Eger seront transmises par les postes d'Allemagne, qui les livreront au bureau d'échange français de Forbach; les dépêches du bureau de Feldkirch seront transmises par les postes suisses, qui les livreront au bureau d'échange français d'Huningue;

3° Le bureau de Paris fera également dépêche tous les jours pour le bureau de Milan. Ces dépêches seront dirigées sur le bureau d'échange français d'Huningue, et de là transmises par les postes suisses;

4° En retour, le bureau de Milan fera dépêche tous les jours pour le bureau de Paris. Cette dépêche sera transmise par les postes suisses, qui la livreront au bureau d'échange français d'Huningue;

5° Le bureau de Forbach fera dépêche tous les jours pour le bureau de Vienne, et les mardis, jeudis, vendredis et dimanches, pour le bureau d'Eger. Ces dépêches seront dirigées sur Francfort; 1843

6° En retour, le bureau de Vienne fera dépêche tous les jours, et le bureau d'Egér les lundis, mardis, vendredis et samedis, pour le bureau de Forbach. Ces dépêches seront dirigées sur Francfort;

7° Le bureau d'Huningue fera dépêche tous les jours pour les bureaux de Vienne, Feldkirch et Milan. Ces dépêches seront dirigées par les postes suisses;

8° En retour, les bureaux de Vienne, Feldkirch et Milan feront aussi dépêche tous les jours pour le bureau d'Huningue. Ces dépêches seront également dirigées par les postes suisses.

2. Les correspondances composant les dépêches qui seront échangées entre les bureaux de Paris et Forbach, d'une part, et les bureaux autrichiens de Vienne et d'Eger, de l'autre, seront divisées en deux paquets distincts, comprenant, savoir:

Le premier paquet,

1° La feuille d'avis et l'accusé de réception;

2° Les lettres chargées ou recommandées;

3° Les lettres ordinaires affranchies ou non affranchies.

L'étiquette dont ce paquet sera recouvert portera, outre le nom du bureau de destination et le timbre du bureau expéditeur, le titre suivant: *Dépêche de lettres.*

Le second paquet,

1° Les journaux, gazettes et ouvrages périodiques de toutes origines;

2° Les imprimés de toute nature.

L'étiquette du second paquet portera, indépendamment du nom du bureau de destination et du timbre du bureau expéditeur, le titre suivant: *Journaux et imprimés.*

3. Jusqu'à ce que l'office des postes d'Autriche et l'office des postes de Bavière soient tombés d'accord sur les conditions du transit à travers le territoire bavarois, des échantillons de marchandises ou des lettres accompagnant ces échantillons, qui seront échangés entre la France et l'Autriche, il est entendu que ceux de ces objets qui, à raison de leur origine et de leur destination, devraient faire partie des dépêches des bureaux désignés

1843 dans l'article précédent, seront respectivement dirigés sur le bureau d'Huningue, et acheminés par les postes suisses.

Les journaux, gazettes et imprimés de toute nature, originaires des Etats qui emprùntent le territoire autrichien, à destination de la France et des pays auxquels la France sert d'intermédiaire, seront exclusivement dirigés sur Huningue et par les postes suisses.

Il est également convenu que la correspondance, ainsi que tous documens échangés entre les offices de France et d'Autriche, pour affaires de service, telles que réclamations ou recherches de lettres, établissement et liquidation des comptes, seront dirigés de part et d'autre par le bureau d'Huningue et acheminés par les postes suisses, et ne seront pas compris dans les pesées de lettres.

4. Les dépêches du bureau de Paris pour le bureau de Vienne comprendront les lettres ordinaires ou chargées, les journaux et imprimés de toute nature, originaires des départemens français et des pays désignés dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 1, pour les provinces de l'empire d'Autriche et les pays désignés au tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 2.

5. Réciproquement, les dépêches du bureau de Vienne pour le bureau de Paris comprendront les lettres ordinaires ou chargées, les journaux et imprimés de toute nature, originaires des provinces de l'empire d'Autriche et des Etats désignés au tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 2, pour les départemens français et les pays indiqués au tableau n° 1.

6. Les dépêches du bureau de Paris pour le bureau d'Eger comprendront les lettres ordinaires ou chargées, les journaux et imprimés de toute nature, originaires des départemens français et des pays désignés dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 1, pour les provinces de l'empire d'Autriche portées au tableau n° 3.

7. Réciproquement, les dépêches du bureau d'Eger pour le bureau de Paris comprendront les lettres ordinaires ou chargées, les journaux et imprimés de toute nature, originaires des provinces de l'empire d'Autriche désignées au tableau faisant suite aux présens articles,

sous le n° 3, pour les départemens français et les pays 1843
portés au tableau n° 1.

8. Les dépêches du bureau de Paris pour le bureau de Feldkirch comprendront les lettres ordinaires ou chargées, les échantillons de marchandises, les journaux et imprimés de toute nature, originaires des départemens français et des pays désignés dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 1, pour les provinces de l'empire d'Autriche indiquées au tableau n° 4.

9. Réciproquement, les dépêches du bureau de Feldkirch pour le bureau de Paris comprendront les lettres ordinaires ou chargées, les échantillons de marchandises, les journaux et imprimés de toute nature, originaires des provinces de l'empire d'Autriche désignées dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 4, pour les départemens français et les pays portés au tableau n° 1.

10. Les dépêches du bureau de Paris pour le bureau de Milan comprendront les lettres ordinaires ou chargées, les échantillons de marchandises, les journaux et imprimés de toute nature, originaires des départemens français et des pays désignés dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 1, pour les provinces de l'empire d'Autriche et les Etats indiqués au tableau n° 5, sauf l'exception indiquée audit tableau.

11. Réciproquement, les dépêches du bureau de Milan pour le bureau de Paris comprendront les lettres ordinaires ou chargées, les échantillons de marchandises, les journaux et imprimés de toute nature, originaires des provinces de l'empire d'Autriche désignées dans le tableau n° 5, pour les départemens français et les pays indiqués au tableau n° 1.

12. Les dépêches du bureau de Forbach pour le bureau de Vienne comprendront les lettres ordinaires ou chargées, les journaux et imprimés de toute nature, originaires des départemens français et des pays désignés dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 6, pour les provinces de l'empire d'Autriche et les pays portés au tableau n° 2.

13. Réciproquement, les dépêches du bureau de Vienne pour le bureau de Forbach comprendront les lettres ordinaires ou chargées, les journaux et imprimés de toute nature, originaires des provinces de l'empire

1843 d'Autriche et des pays désignés dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 2, pour les départemens français et les pays portés au tableau n° 6.

14. Les dépêches du bureau de Forbach pour le bureau d'Eger comprendront les lettres ordinaires ou chargées, les journaux et imprimés de toute nature, originaires des départemens français et des pays désignés au tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 6, pour les provinces de l'empire d'Autriche portées au tableau n° 3.

15. Réciproquement, les dépêches du bureau d'Eger pour le bureau de Forbach comprendront les lettres ordinaires ou chargées, les journaux et imprimés de toute nature, originaires des provinces de l'empire d'Autriche désignées dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 3, pour les départemens français et les pays portés au tableau n° 6.

16. Les dépêches du bureau d'Huningue pour le bureau de Vienne comprendront les correspondances ci-après, savoir:

1° Les lettres ordinaires ou chargées, les échantillons de marchandises, les journaux et imprimés de toute nature, originaires des départemens français et des pays désignés dans la première partie du tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 7, pour les provinces de l'empire d'Autriche et les Etats portés au tableau n° 2;

2° Les échantillons de marchandises originaires des départemens français et des pays désignés dans les tableaux faisant suite aux présens articles, sous les nos 1 et 6, pour les provinces de l'empire d'Autriche et les Etats portés au tableau n° 2.

18. Réciproquement, les dépêches du bureau de Vienne pour le bureau d'Huningue comprendront les correspondances ci-après, savoir:

1° Les lettres ordinaires ou chargées, les échantillons de marchandises, les journaux et imprimés de toute nature, originaires des provinces de l'empire d'Autriche et des Etats désignés dans le tableau joint aux présens articles, sous le n° 2, pour les départemens français et les pays indiqués dans la première partie du tableau n° 7;

2° Les échantillons de marchandises originaires des provinces de l'empire d'Autriche et des Etats désignés

dans le tableau n° 2, pour les départemens français et 1813
les pays portés aux tableaux nos 1 et 6.

18. Les dépêches du bureau d'Huningue pour le bureau de Feldkirch comprendront les correspondances ci-après, savoir:

1° Les lettres ordinaires ou chargées, les échantillons de marchandises, les journaux et imprimés de toute nature, originaires des départemens français et des pays désignés dans la première partie du tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 7, pour les provinces de l'empire d'Autriche et les Etats portés aux tableaux nos 3 et 4;

2° Les échantillons de marchandises originaires des départemens français et des pays désignés dans les tableaux faisant suite aux présens articles, sous les nos 1 et 6, pour les provinces de l'empire d'Autriche et les Etats portés aux tableaux nos 3 et 4.

19. Réciproquement, les dépêches du bureau de Feldkirch pour le bureau d'Huningue comprendront les correspondances ci-après, savoir:

1° Les lettres ordinaires ou chargées, les échantillons de marchandises, les journaux et imprimés de toute nature, originaires des provinces de l'empire d'Autriche et des Etats désignés dans les tableaux joints aux présens articles, sous les nos 3 et 4, pour les départemens français et les pays portés dans la première partie du tableau n° 7.

2° Les échantillons de marchandises originaires des provinces de l'empire d'Autriche et des Etats désignés dans les tableaux joints aux présens articles, sous les nos 3 et 4, pour les départemens français et les pays portés dans les tableaux nos 1 et 6.

20. Les dépêches du bureau d'Huningue pour le bureau de Milan comprendront les lettres ordinaires ou chargées, les échantillons de marchandises, les journaux et imprimés de toute nature, originaires des départemens français et des pays désignés dans la seconde partie du tableau faisant suite aux présens articles, sous le n° 7, pour les provinces de l'empire d'Autriche et les Etats portés au tableau n° 5, sauf l'exception indiquée audit tableau.

21. Réciproquement, les dépêches du bureau de Milan pour le bureau d'Huningue comprendront les lettres ordinaires ou chargées, les échantillons de marchan-

1843 dises, les journaux et imprimés de toute nature, originaires des provinces de l'empire d'Autriche et des Etats désignés dans le tableau faisant suite aux présens articles, sous le nº 5, pour les departemens français et les pays indiqués dans la seconde partie du tableau nº 7.

22. Continueront d'être dirigés, de part et d'autre, à découvert, sur la Sardaigne, à moins d'indication contraire de la part des envoyeurs, les lettres ordinaires ou chargées, les échantillons de marchandises, les journaux et imprimés de toute nature, originaires des départemens français et des pays désignés dans les tableaux faisant suite aux présens articles, sous les nos 8, 9 et 10, pour les provinces de l'empire d'Autriche et les Etats portés au tableau nº 5.

23. Les lettres et journaux pour les pays d'outre-mer, sans distinction de parages, que le public des provinces de l'empire d'Autriche ou des Etats qui empruntent l'intermédiaire de l'Autriche, voudra faire transporter, soit par des bâtimens du commerce, soit par les paquebots réguliers partant des ports du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne, devront porter sur l'adresse les mots: *Voie d'Angleterre.*

24. Lorsque les auteurs des lettres destinées pour les colonies et pays d'outre-mer désignés dans l'article précédent voudront qu'elles soient transportées par les bâtimens du commerce partant des ports de la Grande-Bretagne, l'intention devra en être exprimée sur l'adresse par ces mots; *Bâtimens du commerce ou Private ships.*

A défaut de cette indication, les lettres susmentionnées seront acheminées au moyen des paquebots réguliers entretenus ou fretés par le gouvernement britannique, à moins que l'affranchissement de ces lettres ne soit obligatoire; auquel cas, elles seront rendues à l'office des postes d'Autriche dans les formes prescrites par l'article 62 de la convention additionnelle du 30 novembre 1843.

25. L'affranchissement des lettres destinées pour les colonies et pays d'outre-mer, dont le transport devra être effectué par le moyen des paquebots réguliers partant des ports du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne, est facultatif ou obligatoire.

Il est facultatif pour les colonies et possessions anglaises qui sont désignées dans le tableau faisant suite

aux présens articles, sous le n° 11. Il est obligatoire 1843
pour les pays et établissemens d'outre-mer desservis par lesdits paquebots, et qui sont désignés dans le tableau n° 12.

L'affranchissement des lettres destinées pour les colonies et pays d'outre-mer, sans distinction de passages, qui devront être transportées, selon la volonté des envoyeurs, par les bâtimens du commerce partant des ports de la Grande-Bretagne, sera toujours obligatoire.

26. Chacune des depêches expédiées entre les bureaux d'échange des offices respectifs sera accompagnée d'une feuille d'avis sur laquelle ces bureaux énonceront, avec les classifications établies par la convention additionnelle du 30 novembre 1843, la nature, le poids et le nombre des objets que la dépêche contiendra.

Le bureau auquel la dépêche sera adressée en accusera réception au bureau expéditeur par le plus prochain courrier.

Les feuilles d'avis et accusés de réception à l'usage des bureaux d'échange respectifs seront conformes aux modèles paraphés qui sont joints aux présens articles.

27. Dans le cas où, aux jours fixés pour l'expédition des dépêches, un des bureaux d'échange des offices respectifs n'aurait aucune lettre à adresser au bureau correspondant, ce bureau d'échange n'en devra pas moins envoyer, dans le forme ordinaire, une dépêche qui sera composée seulement d'une feuille d'avis négative.

Les bureaux de Paris et Forbach, d'une part, et le bureau de Vienne, de l'autre, s'adresseront respectivement, dans le cas ci-dessus énoncé, des feuilles d'avis négatives recouvertes de simples bandes: ces bandes seront frappées du timbre du bureau expéditeur, et porteront le nom du bureau de destination.

28. Pour la transmission réciproque des lettres ordinaires ou chargées et des échantillons de marchandises, les bureaux d'échange respectifs feront usage de poids dont le gramme sera l'unité, et qui seront établis d'après un étalon commun aux deux offices.

Les lettres ordinaires ou chargées et les échantillons de marchandises devront être pesés par les bureaux d'échange expéditeurs, avant d'avoir été ficelés et enveloppés; de même que la vérification du poids de ces objets, énoncé sur les feuilles d'avis, ne devra avoir lieu, de

1843 la part des bureaux correspondans, qu'après que ces bureaux auront séparé lesdits objets des ficelles et des enveloppes qui servaient à les contenir.

29. Les lettres ordinaires ou chargées, les échantillons de marchandises, et les journaux imprimés de toute nature, nés sur les territoires français et autrichien, et échangés entre les deux offices, seront uniformément frappés, du côté de l'adresse, du timbre d'origine, indiquant en même temps la date du dépôt de ces objets dans les bureaux de postes respectifs.

Les lettres chargées originaires de la France seront frappées en outre d'un timbre portant le mot *chargé*. Quant aux lettres chargées originaires des provinces de l'empire autrichien, elles seront frappées, selon leur origine, d'un timbre portant le mot *Recommandirt* ou celui de *Raccomandata*.

30. Indépendamment des timbres mentionnés dans l'article précédent, les lettres ordinaires ou chargées, et les échantillons de marchandises échangés entre les deux offices, qui auront été affranchis jusqu'à destination ou jusqu'à une limite quelconque, recevront, dans un endroit apparent de l'adresse, l'empreinte d'un timbre destiné à faire reconnaître, par les bureaux d'échange des deux offices, la limite de l'affranchissement.

Les lettres ordinaires ou chargées, et les échantillons de marchandises, transmis réciproquement affranchis jusqu'à destination, seront frappés d'un timbre portant les initiales P D.

Les objets de même nature, livrés affranchis par l'office d'Autriche à l'office de France, et qui seront destinés pour les colonies et pays d'outre-mer, sans distinction de parages, devront aussi être frappés du timbre P D.

Les lettres ordinaires ou chargées, et les échantillons de marchandises, destinés pour les duchés de Parme, Plaisance et Modène, les Etats pontificaux, le royaume des Deux-Siciles, la Grèce, l'Archipel et les îles Ioniennes, ainsi que pour la Pologne et la Russie méridionales, qui seront livrés à l'office d'Autriche, affranchis jusqu'aux différens points de sortie des Etats autrichiens déterminés par la convention du 30 novembre 1843, seront frappés du timbre P. F.

Quant aux lettres ordinaires provenant du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et destinées

pour les Etats de l'Italie méridionale, la Grèce, l'Archipel et les îles Ioniennes, qui seront livrées par l'office de France à l'office d'Autriche, affranchies jusqu'à Douvres, conformément aux articles 37 et 43 de la convention précitée, elles seront frappées d'un timbre portant l'initiale P. 1843

31. Les lettres originaires de la Jamaïque, du Canada, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, de l'île du Prince-Edouard et de Terre-Neuve, livrées par l'office de France à l'office d'Autriche à raison de six francs quatre-vingts centimes par trente grammes, conformément aux dispositions de l'article 35 de la convention du 30 novembre 1843, seront distinguées des lettres provenant des autres colonies et pays d'outre-mer, dont le prix est fixé uniformément à six francs, par un timbre portant l'empreinte suivante: CANADA, etc.

32. Les lettres ordinaires ou chargées, les échantillons de marchandises et les journaux et imprimés de toute nature, originaires des Etats auxquels les offices français et autrichien servent respectivement d'intermédiaires, seront réciproquement livrés frappés d'un timbre de transit portant, du côté de la France, les initiales T F (transit français) et, du côté de l'Autriche, les initiales T A (transit autrichien).

33. Le prix dont l'office des postes d'Autriche tiendra compte à l'office des postes de France, pour le port des lettres chargées adressées en France et originaires des provinces de l'empire d'Autriche, des villes de Belgrade et de Cracovie, de la Moldavie, de la Valachie, de la Turquie d'Europe et de Scutari, sera du double du prix fixé pour les lettres ordinaires.

Les lettres chargées originaires des pays susmentionnés seront portées sur les feuilles des bureaux d'échange autrichiens pour leur poids réel; mais, afin de tenir compte à l'office de France du port qui lui revient sur lesdits objets, ce poids sera doublé au crédit de cet office dans les comptes mensuels destinés à résumer les faits de transmission des correspondances.

34. Les échantillons de marchandises échangés entre les offices français et autrichien, qui jouissent des modérations de port accordées par l'article 52 de la convention additionnelle du 30 novembre 1843, seront portés réciproquement sur les feuilles d'avis des bureaux

1843 d'échange respectifs pour leur poids réel; mais ce poids sera réduit au tiers dans les comptes mentionnés à l'article précédent.

35. Les lettres chargées de toutes origines seront inscrites nominativement au tableau pour ordre qui termine la feuille d'avis, avec les détails que ce tableau comporte.

Ces lettres seront réunies par un croisé de ficelle, et les bouts de cette ficelle seront attachés, au bas de la feuille d'avis du bureau expéditeur, au moyen d'un cachet avec empreinte en cire fine.

36. Lorsque les lettres chargées, originaires des provinces autrichiennes, seront accompagnées de formules destinées à constater la réception de ces lettres par les destinataires, ces formules, revêtues du récépissé de ces lettres par les destinataires, seront renvoyées sans aucun délai, et sous chargement, par l'office français au bureau d'échange autrichien qui aura transmis les lettres chargées.

37. Les lettres adressées de France dans les provinces de l'empire d'Autriche, et de ces provinces en France, par les autorités et fonctionnaires des deux pays, seront comprises dans les envois des offices respectifs pour les poids et prix stipulés, à l'égard des lettres ordinaires, par la convention additionnelle du 30 novembre 1843, et traitées, quant à l'application des tarifs, conformément aux règlemens en vigueur dans les deux Etats.

Quant aux lettres des particuliers adressées de France aux autorités impériales et royales dans les provinces de l'empire d'Autriche, elles ne pourront être livrées à l'office autrichien qu'affranchies jusqu'à destination.

38. Le port ou le prix des lettres tombées en rebut, pour quelque cause que ce soit, que les deux offices se renverront, en vertu de l'article 62 de la convention additionnelle du 30 novembre, ne sera admis à la décharge de l'office auquel ces lettres auront été originairement transmises, qu'autant que l'état de leurs cachets ne donnera pas lieu de supposer qu'elles ont pu être lues par les destinataires, et sauf les réserves faites par l'article 63 de ladite convention, pour les lettres transportées en dépêches closes, et qui ne pourraient pas être produites par l'office envoyeur.

Le décompte du prix des lettres tombées en rebut

sera établi dans des bordereaux mensuels dont le modèle est joint aux présens articles. 1843

39. Il est convenu que les deux offices français et autrichien se communiqueront réciproquement les changemens d'organisation et de marche de leurs courriers respectifs, toutes les fois que la connaissance de ces changemens pourra être utile aux relations postales des regnicoles des deux Etats et des pays auxquels la France et l'Autriche servent d'intermédiaires.

40. Il sera dressé chaque mois, à la diligence de l'office des postes de France, des comptes particuliers résumant les faits de transmission des correspondances entre les bureaux d'échange respectifs. Ces comptes auront pour base et pour justification les accusés de réception des envois effectués, de part et d'autre, pendant la période mensuelle.

Les comptes particuliers seront immédiatement récapitulés dans un compte général destiné à présenter les résultats définitifs de la transmission des correspondances, tant à découvert qu'en dépêches closes, effectuée pendant le mois révolu.

Les comptes particuliers et généraux seront conformes aux modèles qui sont annexés aux présens articles.

Fait à Paris, en double original, le sixième jour du mois de décembre mil huit cent quarante-trois.

(L. S.) Dubost,

Sous-directeur de l'administration des postes de France.

(L. S.) Turneretscher,

Conseiller de régence et de l'administration suprême aulique des postes autrichiennes.

TABLEAU No 1. — PARIS.

Nomenclature des départemens français et des pays dont la correspondance pour les provinces de l'empire d'Autriche et les pays qui empruntent le territoire autrichien, doit être dirigée sur Paris, et réciproquement.

NUMEROS DES DÉPARTEMENS.	NOMS DES DÉPARTEMENS dont la correspondance doit être dirigée sur Paris.	NUMEROS DES DÉPARTEMENS.	NOMS DES DÉPARTEMENS dont la correspondance doit être dirigée sur Paris.	NUMEROS d'ordre.	DESIGNATION DES PAYS dont la correspondance doit être dirigée sur Paris.
13	Calvados.	44	Lot.	1	Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande.
14	Cantal.	47	Maine-et-Loire.		
15	Charente.	48	Manche.		
16	Charente-Inférieure.	51	Mayenne.	2	Belgique.
		54	Morbihan.	3	Pays-Bas.
17	Cher.	56	Nièvre.	4	Colonies et pays d'outre-mer, sans distinction de parages.
21	Côtes-du-Nord.	57	Nord.		
22	Creuse.	58	Oise.		
23	Dordogne.	59	Orne.		
26	Eure.	61	Pas-de-Calais.	5	Colonies et possessions anglaises.
27	Eure-et-Loir.	71	Sarthe.		
28	Finistère.	60	Seine.		
32	Gironde.	74	Seine-Inférieure.		
34	Ille-et-Vilaine.	73	Seine-et-Marne.		
35	Indre.	72	Seine-et-Oise.		
36	Indre-et-Loire.	75	Sèvres (Deux-)		
38	Jura.	76	Somme.		
39	Landes.	79	Vendée.		
40	Loir-et-Cher.	80	Vienne.		
42	Loire-Inférieure.	81	Vienne (Haute-).		
43	Loiret.	83	Yonne.		

TABLEAU No 2. — VIENNE.

Nomenclature des provinces de l'empire d'Autriche et des pays dont la correspondance, pour la France et les pays qui empruntent son territoire, doit être dirigée par Vienne, et réciproquement.

NUMEROS d'ordre.	NOMS DES PROVINCES AUTRICHIENNES dont la correspondance doit être dirigée par Vienne.
1	Basse-Autriche (1).
2	Frontières militaires.
3	Galicie.
4	Hongrie.
5	Moravie.
6	Silésie autrichienne.
7	Styrie.
8	Transylvanie.

NUMEROS d'ordre.	DESIGNATION DES PAYS ETRANGERS dont la correspondance doit passer par Vienne.		
1	Cracovie (Ville libre de).		
		NUMEROS d'ordre.	NOMS DES VAYVODIES.
2	Pologne méridionale	1	Cracovie.
		2	Lublin.
		3	Sandomirz.
		NUMERO d'ordre.	NOMS DES GOUVERNEM.
3	Russie méridionale.	1	Abases.
		2	Astrakhan.
		3	Bessarabie.
		4	Caucase.
		5	Chyrwan.
		6	Circassie.
		7	Daghestan.
		8	Don (Cosaques du).
		9	Ekaterinoslaw.
		10	Géorgie.
		11	Imérétie.
		12	Kiew.
		13	Koursh.
		14	Mer Noire (Cosaques de la).
		15	Mingrélie.
		16	Nicolajew.
		17	Podolie.
		18	Poltawa.
		19	Tauride.
		20	Tchernigow.
		21	Ukraine.
		22	Volhynie.
		32	Woroney.
4	Moldavie.		
5	Servie.		
6	Scutari en Asie (ville de).		
7	Turquie d'Europe.		
8	Valachie.		

1) Excepté le cercle nommé *Pber-Wienerwald*, dont la correspondance doit passer par Feldkirch.

TABLEAU No 3. — EGER.

Nomenclature des provinces de l'empire d'Autriche dont la correspondance, pour la France et les pays qui empruntent son territoire, doit être dirigée par Eger, et réciproquement.

NUMERO d'ordre.	NOMS DES PROVINCES AUTRICHIENNES dont la correspondance doit être dirigée sur Eger.	OBSERVATIONS.
1	Bohême.	

TABLEAU No 4. — FELDKIRCH.

Nomenclature des provinces de l'empire d'Autriche dont la correspondance, pour la France et les pays qui empruntent son territoire, doit être dirigée par Feldkirch, et réciproquement.

NUMEROS d'ordre.	NOMS DES PROVINCES AUTRICHIENNES dont la correspondance doit être dirigée par Feldkirch.	OBSERVATIONS.
1	Haute-Autriche.	
2	Cercle de la Basse-Autriche, nommée *Ober-Wienerwald.*	
3	Tyrol septentrional.	
4	Vorarlberg.	

TABLEAU No. 5. — MILAN.

Nomenclature des provinces de l'empire d'Autriche et des pays dont la correspondance, pour la France et les pays qui empruntent son territoire, doit être dirigée par Milan, et réciproquement.

NUMEROS d'ordre.	NOMS DES PROVINCES AUTRICHIENNES et des pays étrangers dont la correspondance doit être dirigée par Milan.	OBSERVATIONS.
	PROVINCES AUTRICHIENNES.	
1	Carinthie.	
2	Dalmatie.	
3	Illyrie.	
4	Lombardie.	
5	Provinces vénitiennes.	
6	Tyrol méridional.	
7	Trieste (Gouvernement de).	
	PAYS ETRANGERS.	
1	Archipel.	Les personnes qui voudront envoyer de France, dans les Etats désignés ci-contre, leurs correspondance par les postes sardes, auront cette faculté, moyennant que les adresses porteront ces mots: PAR TURIN.
2	Grèce.	
3	Iles Ioniennes.	
4	Duché de Modène.	
5	Duchés de Parme et de Plaisance .	
6	Etats pontificaux	
7	Royaume des Deux-Siciles . . .	

TABLEAU No. 6. FORBACH.

Nomenclature des départemens français et des pays dont la correspondance, pour les provinces de l'empire d'Autriche, doit être dirigée par Forbach, et réciproquement.

NUMEROS des départemens.	NOMS DES DEPARTEMENS et des pays étrangers dont la correspondance doit être dirigée par Forbach.	OBSERVATIONS.
2	Aisne.	
7	Ardennes.	
49	Marne.	
52	Meurthe.	
53	Meuse.	
55	Moselle.	
	PAYS ETRANGERS.	
1	Grand-duché de Luxembourg.	

TABLEAU No 7. HUNINGUE.

Nomenclature des départemens français et des pays dont la correspondance, pour les provinces de l'empire d'Autriche et les pays qui empruntent son territoire, doit être dirigée par Huningue, et réciproquement.

1re PARTIE. Correspondances de et pour les provinces de l'empire d'Autriche désignées dans les tableaux nos 2, 3 et 4 précédens, originaires ou à destination des départemens ou des pays ci-après désignés.		2e PARTIE. Correspondances de et pour les provinces de l'empire d'Autriche désignées dans le tableau no 5 précédent, originaires ou à destination des départemens ci-après désignés.	
NUMEROS des départemens,	NOMS DES DEPARTEMENS et des pays étrangers.	NUMEROS des départemens.	NOMS DES DEPARTEMENS.
1 . 3	Ain. Allier.	2	Aisne.
4	Alpes (Basses-).	7	Ardennes.
5	Alpes (Hautes-).	20	Côte-d'Or.
6 8	Ardèche. Ariége.	24	Doubs.
9 10 11	Aube. Aude. Aveyron.	49	Marne.
12	Bouches-du-Rhône.	50	Marne (Haute-).
18 19	Corrèze. Corse.	52	Meurthe.
20 24	Côte-d'Or. Doubs.	53	Meuse.
25 29	Drôme. Gard.	55	Moselle.
30	Garonne (Haute-).	67	Rhin (Bas-).
31 33 37	Gers. Hérault. Isère.	66	Rhin (Haut-).
34	Loire	69	Saône (Haute-).
41	Loire (Haute-).	82	Vosges.
45	Lot-et-Garonne.		
46	Lozère.		
50	Marne (Haute-).		
62	Puy-de-Dôme)		
63	Pyrénées (Hautes-).		
64	Pyrénées (Basses-).		
65	Pyrénées-Orientales.		
66	Rhin (Haut-).		
67	Rhin (Bas-).		
68	Rhône.		
69	Saône (Haute-).		
70	Saône-et-Loire.		
77	Tarn.		
85	Tarn-et-Garonne.		
78	Var.		
86	Vaucluse.		
82	Vosges. Algérie.		
	PAYS ETRANGERS.		
1	Espagne.		
2	Portugal.		
3	Gibraltar.		
4	Pays d'outre-mer dont la correspondance est apportée dans les ports situés au sud de l'embouchure de la Gironde.		

TABLEAU No 8. — LYON.

Nomenclature des départemens français dont la correspondance, pour les provinces de l'empire d'Autriche et des Etats désignés dans le tableau no 5 précédent, doit être dirigée par Lyon et transmise, à découvert, par les postes sardes, et réciproquement.

NUMEROS des départemens.	NOMS DES DEPARTEMENS. dont LA CORRESPONDANCE DOIT ETRE DIRIGEE PAR LYON.	OBSERVATIONS.
1	Ain.	
3	Allier.	
6	Ardèche.	
18	Corrèze.	
25	Drôme.	
34	Loire.	
41	Loire (Haute-).	
62	Puy-de-Dôme.	
68	Rhône.	
70	Saône-et-Loire.	

TABLEAU No 9. — PONT-DE-BEAUVOISIN.

Nomenclature des départemens français dont la correspondance, pour les provinces de l'empire d'Autriche et les Etats désignés dans le tableau no 5 précédent, doit être dirigée par le Pont-de-Beauvoisin et transmise, à découvert, par les postes sardes, et réciproquement.

NUMEROS des départemens.	NOMS DES DEPARTEMENS DONT LA CORRESPONDANCE DOIT ETRE DIRIGEE PAR LE PONT DE-BEAUVOISIN.	OBSERVATIONS.
4	Alpes (Hautes-).	
37	Isère.	

TABLEAU No 10. — ANTIBES.

Nomenclature des départemens français et des pays dont la correspondance, pour les provinces de l'empire d'Autriche et les Etats désignés dans le tableau no 5 précédent, doit être dirigée par Antibes et transmise, à découvert, par les postes sardes, et réciproquement.

NUMÉROS des départemens.	NOMS DES DÉPARTEMENS et des pays étrangers dont la correspondance doit être dirigées par Antibes.	OBSERVATIONS.
5	Alpes (Basses-).	
8	Ariége.	
9	Aude.	
11	Aveyron.	
12	Bouches-du-Rhône.	
19	Corse.	
29	Gard.	
30	Garonne (Haute-).	
31	Gers.	
33	Hérault.	
45	Lot-et-Garonne.	
46	Lozère.	
63	Pyrénées (Hautes-).	
64	Pyrénées (Basses-).	
65	Pyrénées (Orientales).	
77	Tarn.	
78	Var.	
85	Tarn-et-Garonne.	
86	Vaucluse.	
1	Algérie.	
	PAYS ÉTRANGERS.	
1	Espagne.	
2	Portugal.	
3	Gibraltar.	
	Pays d'outre-mer dont la correspondance est apportée dans les ports de France situés au sud de l'embouchure de la Gironde.	

TABLEAU No 11. — COLONIES ET POSSESSIONS ANGLAISES.

(AFFRANCHISSEMENT FACULTATIF.)

Nomenclature des colonies et possessions anglaises desservies par des paquebots partant régulièrement des ports du Royaume-Uni, et à l'égard desquels l'affranchissement des lettres est facultatif.

DESIGNATION des possessions anglaises desservies par des paquebots réguliers. [Affranchissement facultatif.]	DESIGNATION des ports de l'Angleterre d'où partent les paquebots réguliers.	EPOQUES des expéditions de Londres.	OBSERVATIONS.
INDES OCCIDENTALES. Antigoa, La Barbade, Berbice, Demerary, La Dominique, Essequibo, La Grenade, La Jamaïque, Montserrat, Nevis, Sainte-Lucie, Saint-Christophe ou Saint-Kitts, Saint-Vincent, Tabago, Tortola, La Trinité	Southampton	Les 2 et 17 de chaque mois.	Lorsque le 2 ou le 17 tombe un dimanche, les expéditions ont lieu le jour suivant. Cette remarque s'applique à toutes les expéditions de paquebots réguliers avec cette exception que lorsque le premier jour du mois tombe un dimanche, la malle de la Méditerranée est expédiée de Londres le jour qui précède ce même dimanche.
Bahama	Southampton	Le 2 de chaque mois.	
LE CANADA ETC. Bermudes, Canada, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse, Ile du Prince-Edouard ou ile Saint-Jean, Terre-Neuve	Liverpool	Les 3 et 18 de chaque mois,	Excepté pendant les mois de décembre, janvier, février et mars, où les départs n'ont lieu que le 3 de chaque mois.
Bermudes (par le paquebot des Indes occidentales).	Southampton	Le 17 de chaque mois.	Les lettres que l'on veut diriger par cette voie doivent porter sur l'adresse l'indication suivante: Paquebot de Southampton.

TABLEAU No 12. — PAYS D'OUTRE MER.

(AFFRANCHISSEMENT OBLIGATOIRE.)

Nomenclature des pays d'outre-mer desservis par des paquebots partant régulièrement des ports du Royaume-Uni, et à l'égard desquels pays l'affranchissement des lettres est obligatoire.

DESIGNATION des pays d'outre-mer desservis par les paquebots réguliers partant des ports de l'Angleterre. [Affranchissement obligatoire].	DESIGNATION des ports de l'Angleterre d'où partent les paquebots réguliers.	EPOQUES des EXPEDITIONS de Londres.	OBSERVATIONS.
INDES OCCIDENTALES.			
La Guadeloupe . . . . La Guayra . . . . . Haïti . . . . La Martinique . . . . Porto-Cabello . . . . Porto-Rico . . . . . Saint-Martin . . . . . Saint-Thomas . . . . Sainte-Croix	Southampton.	Les 2 et 17 de chaque mois.	Voyez la remarque no 1 du tableau no 11.
Carthagène . . . . . Chagrès . . . . . . Les côtes occidentales de l'Amérique du Sud (voie de Panama) . . . . . La Havane . . . . . Honduras . . . . . . Le Mexique . . . . . Panama . . . . . . Sainte-Marthe	Southampton.	Le 2 de chaque mois.	Voyez la remarque no 1 du tableau no 11.
Santiago de Cuba . .	Southampton.	Le 17 de chaque mois.	
LE BRESIL, ETC.			
Les Açores . . . . . Le Brésil . . . . . . Buenos-Ayres . . . . Les Canaries . . . . Madère . . . . Monte-Video	Falmouth . .	Le 1er mardi de chaque mois.	

66.

Patentes du roi de Hanovre concernant les relations de commerce entre le royaume de Hanovre et le duché de Brunswick et les autres états de l'union douanière Prussienne et les conventions commercielles entre le Hanovre, l'Oldenbourg et Schaumburg-Lippe.

(Gesetz-Sammlung für das Königreich Hannover. 1844 1ste Abtheilung. Nro. 1.)

1. Patent, die Steuer- und Verkehrs-Verhältnisse zwischen dem Königreiche Hannover und dem Herzogthume Braunschweig und den übrigen Staaten des Zollvereins betreffend. Hannover, den 31sten December 1843.

Wir Ernst August, von Gottes Gnaden König von Hannover, Königlicher Prinz von Grossbritannien und Irland, Herzog von Cumberland, Herzog zu Braunschweig und Lüneburg etc. etc. fügen hiemit zu wissen:

Nachdem Unseren wiederholten Bemühungen nicht gelungen ist, eine vollständige Erneuerung der zwischen den Staaten des Steuervereines und den Staaten des Zollvereines in den Jahren 1837 und 1841, über die gegenseitigen Steuer-, Zoll- und Verkehrsverhältnisse geschlossenen Verträge zu erreichen, und nachdem eine von Unserer und der Königlich-Preussischen Regierung über einstweilige und theilweise Fortsetzung jener Verträge getroffene vorläufige Uebereinkunft die Zustimmung der Herzoglich-Braunschweigschen Regierung nicht erhalten hat, von Seiten der Herzoglichen Regierung vielmehr durch die unter dem 20sten d. M. erlassenen gesetzlichen Bestimmungen die Trennung aller Herzoglichen Lande vom Steuervereine und damit die Auflösung der bisjetzt bestehenden Verträge ausgesprochen worden ist;

so sehen Wir Uns dadurch zu nachstehenden Erklärungen und Bestimmungen hiemit veranlasst:

1843 I. *In Beziehung auf innere Verhältnisse des Steuervereines.*

§. 1. Durch die auf den 1sten Januar 1844 bevorstehende Trennung aller Herzoglich-Braunschweigschen Landestheile vom Steuervereine erlöschen für die Folgezeit, in Beziehung auf jene Landestheile, alle gegenseitigen Rechte und Verbindlichkeiten, welche durch die bisherige Steuervereinigung bedingt wurden.

An jenem Tage treten daher namentlich folgende Verträge ausser Wirksamkeit:

Der Vertrag vom 1sten Mai 1834, betreffend die Annahme eines gleichmässigen und gemeinschaftlichen Steuersystems von Seiten Hannovers und Braunschweigs, mit Vorbehalt jedoch der nach Art. 35 lit. a. dieses Vertrages auch ferner in Kraft bleibenden früheren Vertrags-Bestimmungen;

der Vertrag vom 14ten März 1835, das mit der Herzoglich-Braunschweigschen Regierung geschlossene Steuer- und Zoll-Cartel, und der Vertrag von demselben Tage, die Ausführung der Steuer- und Zollvereinigung in den beiderseitigen Communion-Besitzungen betreffend;

der Vertrag vom 7ten Mai 1836, wegen Annahme eines gleichmässigen Steuersystems von Hannover, Oldenburg und Braunschweig, so wie das am 27sten Junius 1836 von den gedachten Staaten abgeschlossene Steuer- und Zoll-Cartel, in so weit Braunschweig als Mitcontrahent an diesen Verträgen Theil genommen hat;

und der Vertrag vom 16ten December 1841, die steuerlichen Verhältnisse verschiedener Herzoglich-Braunschweigscher Landestheile betreffend.

§. 2. Die mit dem Steuervereine bisher verbundenen, mit dem 1sten Januar 1844 davon zu trennenden Herzoglich-Braunschweigschen Landestheile sind, in Beziehung auf die Steuern des hiesigen Königreichs, von jenem Tage an als Ausland zu behandeln. An den Grenzen derselben treten an jenem Tage die Steuergesetze des Königreichs in Wirksamkeit.

§. 3. Die in der Verordnung vom 15ten Mai 1835 in den §§. 5, 6 und 8 in Beziehung auf den Verkauf des Salzes und der Spielkarten, so wie rücksichtlich der Ausfuhr der Pflasterkiesel getroffenen, durch die Steuer-

vereinigung mit Braunschweig bedingten Bestimmungen 1843
werden in der Art hiedurch aufgehoben und abgeändert, dass dabei die vor der Steuervereinigung in Wirksamkeit gewesenen Bestimmungen wiederum eintreten.

§. 4. Der nach der Uebereinkunft lit. C. vom 17ten December 1841 dem Zollvereine angeschlossene südliche Theil des Amts Fallersleben wird mit dem 1sten Januar 1844 dem Steuervereine wieder angeschlossen. Es treten demnach dort die in dem §. 2 der Verordnung vom 25sten December 1841 genannten zollvereinsländischen Gesetze und die auf den Grund derselben getroffenen Bestimmungen am 1sten Januar 1844 ausser Wirksamkeit und dagegen die im §. 1 jener Verordnung genannten Steuergesetze des Königreichs wieder in Kraft.

Die bis zum 31sten December einschliesslich bei den Gerichten zur Anzeige gebrachten Steuer- und Zoll-Contraventionen sollen indess noch nach den bis dahin in Wirksamkeit gewesenen Gesetzen untersucht und bestraft werden.

II. *In Beziehung auf das Verhältniss der Steuervereins-Staaten zu den Staaten des Zollvereines.*

§. 5. Da eine allgemeine Erneuerung der zwischen den Staaten des Steuervereines und den Staaten des Zollvereines wegen Beförderung der gegenseitigen Verkehrsverhältnisse am 1sten November 1837 und 17ten December 1841 geschlossenen, später bis zum Ablaufe des Jahrs 1843 verlängerten Verträge nicht Statt gefunden hat, so treten diese Verträge unter den nachstehenden Beschränkungen am 1sten Januar 1844 ausser Wirksamkeit.

§. 6. Die Uebereinkunft lit. A. vom 1sten November 1837 und 17ten December 1841 wegen Unterdrückung des Schleichhandels tritt danach am 1sten Januar 1844 zwar ausser Kraft, es bleiben indess die zur Unterdrückung des Schleichhandels im administrativen Wege zu treffenden Anordnungen vorbehalten.

Die bis zum 31sten December d. J. einschliesslich bei den Gerichten zur Anzeige gebrachten Steuer- und Zoll-Contraventionen sollen noch nach den bis dahin in Wirksamkeit gewesenen Bestimmungen untersucht und bestraft werden.

I.
TABLE CHRONOLOGIQUE.

II.

TABLE ALPHABÉTIQUE.

Afrique.

Amérique septentrionale (Etats-unis).

Autriche (Empire).

Bade (Grand-duché).

Bavière (Royaume).

Belgique (Royaume).

Brême (Ville libre anséatique).

Brunswic (duché).

Buenos-Ayres (République).

Chine.

Danemarc.

Egypte.

Equateur (République).

Espagne.

France.

Grande-Bretagne.

Grèce (Royaume).

Guatimala (République).

Hambourg (Ville libre anséatique).

Hanovre (Royaume).

Hayti (République).

Hollande (Pays-bas).

Oldenbourg (Grand-duché).

Pérou (République).

Porte ottomane.

Portugal (Royaume).

Prusse.

Russie.

Uruguai (République).

Vénézuéla (République).

Wurtemberg (Royaume).

